

DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 1/2/2014



AKTUELL

**Werbung für
Warnwesten**



JOURNAL

**Tag der Verkehrs-
sicherheit**



IM BLICKPUNKT

**Geschwindigkeits-
überwachung**

MITGLIEDER

Bleib fair ... in der Stadt

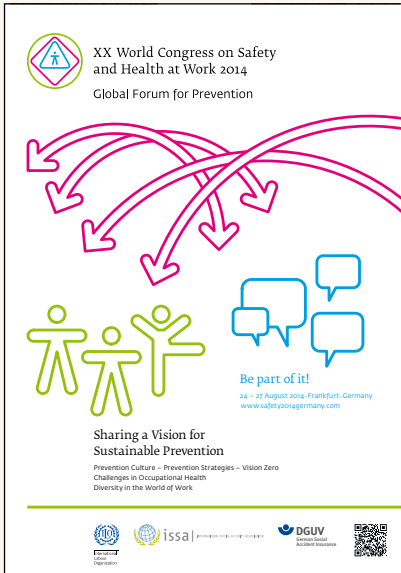
VISION ZERO.

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

www.dvr-report.de

XX. Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit

DVR-Symposium zur „Vision Zero“ und Praxisseminar „Eco Driving“



Der „XX. Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit 2014: Globales Forum Prävention“ bringt vom 24. bis 27. August 2014 über 4.000 Experten aus rund 100 Ländern in Frankfurt am Main zusammen. Ziel ist es, Projekte, Maßnahmen und Ideen rund um die Sicherheit und die Gesundheit am Arbeitsplatz zu präsentieren, aktuelle Erkenntnisse auszutauschen und Netzwerke zu knüpfen. Die Themen innerbetriebliche Verkehrssicherheit und Wegeunfallprävention spielen dabei eine wichtige Rolle. Der DVR koordiniert deshalb ein Symposium zu den Themen „Präventionskultur – Präventionsstrategien – Vision Zero“ und lädt zu einem praxisorientierten Seminar mit den Schwerpunkten Fahrökonomie (Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz) für Betriebe und Unternehmen ein. Ausrichter des Weltkongresses, zu dem mehr als 400 Fachreferenten erwartet werden, ist in diesem Jahr die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) gemeinsam mit der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) und der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS).

Symposium

Seit mehr als 30 Jahren setzt der DVR das Programm „Sicherheit auf allen Wegen“ um, das sich an Berufstätige, Auszubildende, Schüler und Studenten richtet. Doch der Weg zur Umsetzung einer Vision Zero, in der sich keine tödlichen oder schweren Unfälle mehr ereignen, ist nicht immer einfach. Der DVR lädt deshalb am 27. August 2014 gemeinsam mit der International Social Security Association (ISSA) zu einem internationalen Symposium ein, das sich mit der Frage beschäftigt, wie die Vision Zero optimal in Unternehmen verankert und die Zahl der tödlichen Arbeits- wie Verkehrsunfälle systematisch auf Null gesenkt werden kann. Vorträge aus Australien, China, Deutschland, Nigeria und Singapur illustrieren unterschiedliche Herangehensweisen an die Vision Zero und regen nach dem „Best practice“-Prinzip dazu an, erfolgreiche Beispiele an eigene Problemstellungen anzupassen.

DVR-Praxisseminar

Am 27. August 2014 präsentiert der DVR im Themenfeld „Essential Areas for Prevention“ ein Praxisseminar zum Schwerpunkt ressourcenschonendes und sicheres Autofahren, das alle wichtigen Aspekte der Mobilität berücksichtigt. Im Mittelpunkt steht dabei das Fahrökonomie-Trainingskonzept „Eco Driving“. Vorausschauendes und entspanntes Fahren kann demnach Stress vermeiden und hilft Mitarbeitern und Unternehmen, die Zahl und Schwere der innerbetrieblichen Verkehrsunfälle und der Wegeunfälle zu senken. „Eco Driving“ ist außerdem ein wichtiger Schritt, um Kraftstoffverbrauch und Teileverschleiß signifikant zu reduzieren. Weitere Informationen und das Anmeldeformular unter www.fahren-wie-ein-profi.de/safety2014.

Medien Festival

Das Internationale Medien Festival für Prävention fungiert als Ideenbörse rund um bewegte Bilder und bietet Gelegenheit, eigene Produktionen vorzustellen und direkte Rückmeldungen aus unterschiedlichen Fachperspektiven einzuholen. Die besten Beiträge werden am 25. August 2014 auf der Special Media Session mit dem International Media Award for Prevention ausgezeichnet.

Rahmenprogramm

Die Kongress-Freifläche „Agora“ bietet allen Besuchern die Möglichkeit, zentrale Elemente des Arbeitsschutzes und der Verkehrssicherheit direkt zu erleben. Der DVR informiert innerhalb der Kampagne „bester beifahrer“ über Fahrerassistenzsysteme und veranschaulicht mit Überschlagsimulator und Gurtschlitten, welche Kräfte bei einem Verkehrsunfall auf Fahrzeuginsassen wirken. Als besonderes Extra besteht die Möglichkeit, an einem kostenlosen Eco-Safety-Training im Straßenverkehr teilzunehmen.

Aktuelle Informationen

Alle Informationen zum XX. Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit finden sich unter www.safety2014germany.com. Aktuelle Informationen, Fotos und Videos bieten außerdem die Social Media Kanäle auf facebook („World Congress 2014“) und YouTube („WorldCongress2014“) sowie die LinkedIn-Gruppe „XX World Congress on Safety and Health at Work 2014“.



Internetportal „Drogen und Straßenverkehr“

Der Anzahl der entdeckten Fahrten unter dem Einfluss von Drogen hat in den letzten Jahren stetig zugenommen. Das Statistische Bundesamt (Destatis) verzeichnete für das Jahr 2013 insgesamt 1.345 Unfälle, die sich „unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel“ ereigneten. Bei diesen Unfällen wurden 34 Menschen getötet und 439 Personen schwer verletzt. Seit 1991 hat sich die Zahl der Personenunfälle, die auf Drogen- oder Medikamenteneinfluss zurückzuführen sind, mehr als verdreifacht.

Um über die Gefahren von Rauschgift- oder Drogeneinfluss im Straßenverkehr zu informieren, hat der DVR ein Online-Portal eingerichtet. Unter www.dvr.de/drogen wird dargelegt, weshalb der Konsum von (legalen oder illegalen) Drogen und die Teilnahme am Straßenverkehr nicht zusammenpassen. Unterschiedliche Rauschmittel werden in ihrer die Fahrtüchtigkeit und Fahreignung beeinträchtigenden Wirkung beleuchtet und die Gefahren sowie die rechtlichen Folgen erläutert.

In einer Datenbank lässt sich über die Postleitzahl die nächstgelegene Begutachtungsstelle für Medizinisch-Psychologische Untersuchungen (MPU) finden. Eine Liste der Suchtberatungsstellen ist ebenfalls per Postleitzahlensuche erreichbar.

Jedem vierten jungen Autofahrer ist laut einer Umfrage im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV) nicht klar, dass Drogen im Straßenverkehr verboten sind. Vielen Verkehrsteilnehmern ist zudem nicht bewusst, wie lange die Wirkung bestimmter Substanzen anhält, und sie setzen sich zu früh wieder ans Steuer.



Geschwindigkeitsüberwachung muss sein

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes ereigneten sich im vergangenen Jahr 2,4 Millionen Verkehrsunfälle auf deutschen Straßen. 2013 war damit das unfallreichste Jahr seit der Wiedervereinigung Deutschlands. Trotz der gestiegenen Unfallzahlen erreichte die Zahl der Verkehrstoten einen neuen Tiefstand. Insgesamt waren 3.339 Unfallopfer zu beklagen, das waren 7,3 Prozent weniger als im Jahr 2012. Während die Zahl der Schwerverletzten um 3,4 Prozent auf 64.057 zurückging, sank die Zahl der Leichtverletzten um 2,5 Prozent auf 310.085. Fast jeder dritte Getötete war mindestens 65 Jahre alt. Die Zahl der tödlich verletzten Senioren stieg um 0,5 Prozent auf 999. Erfreuliche Rückgänge um jeweils rund 20 Prozent bei den Todesopfern waren bei Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen bis 24 Jahre zu verzeichnen.

Trotz der insgesamt positiven Entwicklung können und wollen wir uns mit diesen Zahlen nicht zufriedengeben. Nach wie vor werden täglich neun Menschen auf unseren Straßen getötet, rund 1.000 verletzt.

Bedenklich stimmt die Zunahme der Todesopfer auf Autobahnen um 10,6 Prozent. Dieser starke Anstieg hängt sicherlich auch mit nicht angepasster Geschwindigkeit beziehungsweise starken Differenzgeschwindigkeiten zusammen. Hohe Geschwindigkeiten gepaart mit mangelndem Sicherheitsabstand können zu schweren Auffahrunfällen führen. Nach einer DVR-Berechnung auf Basis der Unfallzahlen 2011 gibt es auf Autobahnstrecken mit Geschwindigkeitsbegrenzung im Schnitt über 27 Prozent weniger Verkehrstote als auf Abschnitten ohne Tempolimits. Maßnahmen zur Reduzierung von Geschwindigkeiten sind also nach wie vor aktuell.

Das gilt genauso für die Landstraßen, auch wenn hier die Zahl der Getöteten um 10,1 Prozent nach unten gegangen ist. Dennoch sind auch 2013 mit 57,9 Prozent die meisten Verkehrsteilnehmer auf Landstraßen ums Leben gekommen. Deshalb steht das Thema „Überwachung“ wegen seiner übergreifenden Bedeutung bei den Top-Maßnahmen des DVR an erster Stelle. Geschwindigkeitskontrollen sind notwendig und eine wirkungsvolle Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

INHALT

RUNDSCHAU	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
MITGLIEDER	6
IM BLICKPUNKT	13
JOURNAL	18
EUROPA	25
WISSENSCHAFT	26
IMPRESSUM	27

„Rasen gehört ins Fußballstadion, Raserei nicht auf die Straße“

Die Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ kooperiert mit dem Deutschen Fußball-Bund



Rasen gehört ins Stadion und nicht auf die Straße: DFB-Busfahrer Wolfgang Hochfellner (r.) unterstützt die Verkehrssicherheitskampagne.

Von Carla Bormann

Am Tag des DFB-Pokalfinales am 17. Mai unterstützte der Deutsche Fußball-Bund (DFB) die

Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ mit einer besonderen Aktion: DFB-Busfahrer Wolfgang Hochfellner lenkte den Nationalmannschaftsbus zum Berliner

Hauptbahnhof. Mit an Bord: die früheren Nationalspieler Arne Friedrich und Jörg Heinrich sowie Katherina Reiche, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, und DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf.

„Gemeinsam zeigen wir den Sportfans: Rasen gehört ins Fußballstadion, Raserei nicht auf die Straße. Alle 18 Stunden stirbt ein junger Mensch auf deutschen Straßen. Dem wollen wir gemeinsam entgegentreten. Mit ‚Runter vom Gas‘ hat das Bundesverkehrsministerium eine Kampagne ins Leben gerufen, die gerade junge Fahrer über die Gefahren im Straßenverkehr aufklärt. Nur wer mit angepasster Geschwindigkeit fährt, dabei Vorsicht und Rücksicht im Blick hat und ohne Alkohol am Steuer sitzt,

Kooperationen mit den Bundesländern: Eine starke Allianz gegen unangepasste Geschwindigkeit, Ablenkung am Steuer und Geisterfahrer

Gemeinsam mit den Bundesländern hat „Runter vom Gas“ auch für dieses Jahr wieder ein Maßnahmenpaket entwickelt, das die Verkehrssicherheitsarbeit in den Regionen und mit Partnern wie der Polizei und den Verkehrswachten unterstützen soll. Neben zahlreichen Aufklärungsmaterialien wie Postern, Event- und Brückenbannern zu den Themen Geschwindigkeit, Abstand, Ablenkung und Rettungsgasse sowie Broschüren und Postkarten zur Ablenkung und einem Film und einer Broschüre zu „Geisterfahrern“, werden in den Ländern auch Aktionsideen umgesetzt. Ein Veranstaltungskonzept zum Thema „Vollgas feiern – nüchtern fahren“ kann bei Stadtfesten

und Musikveranstaltungen realisiert werden. Es richtet sich mit diversen Materialien und Aktionsmitteln vor allem an junge Fahrer und basiert auf guten Erfahrungen, die „Runter vom Gas“ letztes Jahr und auch in diesem Sommer zum Beispiel bei den Musik-Festivals „Hurricane“ und „Melt!“ gesammelt hat. Ein zweites Aktionsmodul, das für Presseveranstaltungen in den Ländern oder ebenso bei Publikumsveranstaltungen eingesetzt werden kann, beschäftigt sich mit dem Thema „Erste Hilfe“ und sensibilisiert Verkehrsteilnehmer für eine Auffrischung der lebenswichtigen Kenntnisse. Alle Aktionsmaterialien werden zurzeit produziert und stehen im Spätsommer zur Verfügung.

Mit der Kampagne „Runter vom Gas“ machen sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der DVR seit 2008 dafür stark, über Unfallrisiken aufzuklären und Verhaltensänderungen herbeizuführen. Schwerpunkte der Kommunikation sind das Fahren mit unangepasster Geschwindigkeit, Risikofaktoren wie Ablenkung, gefährliches Überholen und Alkohol am Steuer sowie besondere Gefahren auf der Landstraße. Neben Autofahrern werden dabei auch gezielt Radfahrer, Motorradfahrer oder Fahrenanfänger angesprochen. So wirbt die Kampagne zum Beispiel auch für das Tragen eines Fahrradhelms.

kommt sicher mit dem Auto zum Stadion und anschließend auch wieder nach Hause“, sagte Reiche.

Auch Wolfgang Hochfellner kennt die Gefahr. Er fährt den DFB-Bus seit 20 Jahren unfallfrei: „Klar, es gibt viele Situationen, in denen die Jungs im Bus in Feierlaune sind. Nach Niederlagen ist die Stimmung auch manchmal ziemlich getrübt. Aber wenn ich mich jedes Mal davon anstecken lassen würde, wäre ich hier fehl am

Platz. Denn im Straßenverkehr geht Verantwortung vor.“

Besondere Vorsicht gilt auf Landstraßen. „Dort passieren fast 60 Prozent der tödlichen Unfälle“, warnte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Um auf die Gefahren aufmerksam zu machen, hatten „Runter vom Gas“ und das Fußballfachmagazin „kicker“ zu einem Gewinnspiel aufgerufen. Insgesamt nahmen mehr als 4.500 Fußballfans teil. Am Ende freuten

sich zwei Glückliche über den Gewinn der Pokalfinaltickets, ein Treffen mit den ehemaligen Nationalspielern und das Probesitzen im DFB-Bus.

Mehr Informationen unter: www.runtervomgas.de.

Die Autorin ist Referatsleiterin Öffentlichkeitsarbeit Kampagnen/ Medienarbeit und stellvertretende Pressesprecherin beim DVR. cbormann@dvr.de

Der Ampelmann und Denkmäler werben für Warnwesten



Goethe und Schiller gut sichtbar in Weimar

Seit dem 1. Juli 2014 muss in Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Zug- und Sattelzugmaschinen sowie Kraftomnibussen verpflichtend eine Warnweste mitgeführt werden. Dies ist bereits in vielen Nachbarstaaten so. Und für gewerblich genutzte Fahrzeuge in Deutschland schreiben die Berufsgenossenschaften seit Jahren eine Warnweste vor.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt warb daher am 27. Juni mit einer Banner-Aktion vor dem Reichstagsgebäude für die lebensrettende Weste: „Eine bessere Sichtbarkeit erhöht die Sicherheit. Warnwesten können Leben retten. Neben dem Verbandskasten und dem Warndreieck gehört nun auch die Warnweste zur vorgeschriebenen Ausrüstung von Fahrzeugen. Um in Gefahrensituationen rechtzeitig erkannt zu werden, wird dringend empfohlen, die mitgeführte Warnweste zu tragen. Dies gilt vor allem bei Pannen oder Unfällen

in der Dunkelheit oder bei schlechten Sichtverhältnissen.“

Um die Verkehrsteilnehmer in ganz Deutschland auf die Empfehlung zum Tragen einer Warnweste hinzuweisen, bieten die Initiatoren der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ den Medienvertretern aufmerksamkeitsstarke regionale Bildmotive zum Abdruck an. Insgesamt wurden 17 deutsche Denkmäler – mittels digitaler Bildbearbeitung – mit neongelben Warnwesten eingekleidet und dadurch zu „leuchtenden Vorbildern“ in

Sachen Verkehrssicherheit, zum Beispiel Goethe und Schiller in Weimar, Bavaria in München und Beethoven in Bonn.

Die mitgeführte Warnweste muss den Normen EN ISO 20471:2013 oder EN 471:2003 + A1:2007, Ausgabe März 2008 entsprechen. Zudem rät der DVR, für alle Fahrzeuginsassen Warnwesten im Fahrzeug mit an Bord zu haben. Der Aufbewahrungsort im Fahrzeug ist nicht fest vorgeschrieben. Warnwesten sollten aber immer griffbereit sein und vor Sonneneinstrahlung geschützt werden. Dafür eignet sich zum Beispiel das Handschuhfach. Die Zuwiderhandlung gegen die Mitführungspflicht einer Warnweste stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Die Bundesländer hatten sich darauf verständigt, den Tatbestand „Mitführungspflicht der Warnweste“ mit einer Regelgeldbuße von 15 Euro zu ahnden.



Aktion für die lebensrettende Weste vor dem Reichstagsgebäude

Die Gruppe der jungen Fahranfänger und das „Begleitete Fahren ab 17“ hatten auch die Schüler des Leistungskurses Sozialkunde der Stufe 12 des Goethe-Gymnasiums in Gernersheim im Blick. Ihre Rechercheergebnisse präsentierte „Die Rheinpfalz“.

Mit dem Thema Drogen im Straßenverkehr unter dem Motto „Kristallklar durch die Nacht? Fahren unter dem Einfluss von Crystal Meth“ beschäftigten sich die Zehntklässler der Ludwig-Erhard-Schule in Erfurt. Diese Themenseite druckte die „Thüringische Landeszeitung“ ab.

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

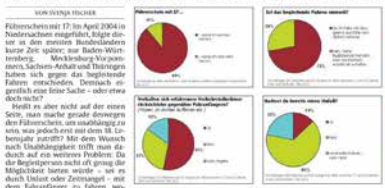
DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf, DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner und der Hauptgeschäftsführer der Initiative „Kavalier der Straße“ Dr. Gernot Sittner ehrten die diesjährigen Preisträger.

„Im Sinne der ‚Vision Zero – keiner kommt um‘ ist es unsere Aufgabe, alles zu unternehmen, damit Fehler, die gemacht werden, nicht mit dem Tod oder einer schweren Verletzung bestraft werden“, sagte Dr. Eichendorf 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 Unfallkassen, Berufsgenossenschaften 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-Präsident. Sie zu bestärken heiße, sie aktiv zu beteiligen. Seit 2008 zeigten nun rund 6.000 Schüler, dass sie frühzeitig

BLICKPUNKT: ZEITUNG IN DER SCHULE – GOETHE-GYMNASIUM GERMERSHEIM

Führerschein mit 17 – die meisten finden es gut

Unabhängig wird man formell mit 18 Jahren. Seit der Führerschein schon mit 17 erworben werden kann, beginnt für manche die Selbstständigkeit ein Jahr früher – auch wenn das Fahren in Begleitung stattfinden muss. Dabei geben junge Fahrer zu bedenken, dass sie so manche Predigt ihres Betreuers mehr als nötig hören. Und daraus kann sich ein handfester Streit entwickeln. Eine Gefahr im Straßenverkehr



Die Umfragen und Grafiken erstellten Seda Öztürk, Janina Fischer und Senja Fischer.

Für ihn noch fremde Situationen zu erleben und nur bei Bedarf die Begleitperson am Helm zu lassen. Ein sicheres reprobieren möglicher Fehler, Verantwortungsbewusstsein und eine Verantwortung übernehmen.

Zur Sache: „Ein „A“ für „Anfänger“?“

Was man mit 17 Jahren machen kann, ist ein Jahr früher. Ein sicheres reprobieren möglicher Fehler, Verantwortungsbewusstsein und eine Verantwortung übernehmen.



Begleitetes Fahren gilt ja wohl anders. Aber das wissen die Schüler des Leistungskurses Sozialkunde der MS 12 des Goethe-Gymnasiums Gernersheim.



„Hier wird auf, sonst lang ich dich noch an!“

Jünger als 17 sollte man nicht sein

INTERVIEW: Fahrliefer Eckard Hagen zum begleitenden Fahren

Das jugendliche des Führerscheins mit 17 begreifen, verstanden nicht. Aber was nicht so und die Fahrerlaubnis? Mit Eckard Hagen, dem Leiter der gleichnamigen Fahrerlaubnis in Gernersheim, sprach Jutta Denk und Laura Kuhn.

„Mei erschdi Audofaahrd – ganz allää!“

WIE GERED, SO GERABELT: Noochmiddaachs in Belem

Die erste Fahrt im Auto – „fies!“? Meiner Mensch will endlich was? Viel schöner ist doch zur Mama zu fahren, um seine Geschenke zu holen. Hierin diese schone Zeit langam, mach hat! und sich an dem Beifahrersitz krallt. Die ersten 10 Minuten ist das die rechte Kontrolle, doch bald geht auf und ist ein neuer Mensch in der Ohnmacht. Doch, während man sich auf den Weg macht, was man, was? Doch bald ist man aus dem Auto.

Fahranfänger und „Begleitetes Fahren ab 17“ in „Die Rheinpfalz“

Verantwortung übernehmen wollen und können. „Hoch motiviert recherchieren junge Menschen, werten aus, diskutieren und formulieren in zahlreichen Artikeln, wo die Gefahren lauern und wie man ihnen begegnen kann. Das ist klasse“, freute sich Dr. Eichendorf über das Verantwortungsgefühl der jungen Leute.

Dr. Sittner dankte den Tageszeitungen, die sich an dem Wettbewerb beteiligen und lobte ausdrücklich das Engagement junger Menschen. Er wies darauf hin, dass es im digitalen Zeitalter für die Tageszeitungen nicht einfach wäre, manch einer würde sogar behaupten: „Schön, dass schon einer alle Meldungen heruntergeladen und kopiert hat. Die Schüler und Schüler haben aber eindrucksvoll gezeigt, wie viel Freude Recherchieren und das Schreiben von Artikeln bereitet.“

Das Projekt „Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung“ leistet einen Beitrag zur Verkehrserziehung in den Schulen und transportiert die Themen

Verkehrssicherheit und partnerschaftliches Miteinander im Straßenverkehr in den Unterricht. Die Schüler haben die Möglichkeit, sich journalistisch mit diesen Themen auseinanderzusetzen. Ihre Ergebnisse werden aufbereitet und als Schwerpunktseiten in den beteiligten regionalen Tageszeitungen veröffentlicht. 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 rund 650 Schüler sowie zehn Tageszeitungen. Der Wettbewerb startete 2008 und wurde bereits zum sechsten Mal durchgeführt. „Vorfahrt für sicheres Fahren“ ist eine gemeinsame Aktion des DVR, der Unfallkassen und gewerblichen Berufsgenossenschaften, des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, der Initiative „Kavalier der Straße – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen“ und des Aachener IZOP-Instituts.

MITGLIEDER

DVR-report 1/2/2014

Bleib fair ... in der Stadt!

Schwerpunktaktion zur Verkehrssicherheit



Fußgänger und Radfahrer



Pkw- und Motorradfahrer



Lkw- und Transporterfahrer

Viele Menschen pendeln täglich mit dem Auto, Motorrad oder Fahrrad zwischen Wohnort und Arbeitsplatz, Schule oder Ausbildungsstätte. Auch der Waren- und Lieferverkehr wird zu großen Teilen über die Straße abgewickelt. Im Alltag schlägt sich dies in einer hohen Verkehrsdichte nieder, die unter Umständen zu stressigen und kritischen Situationen führen kann, besonders im Schüler- und Berufsverkehr.

Die Straßenverkehrs-Ordnung sieht zwar Regeln für jede Verkehrssituation vor und fordert zu ständiger Vorsicht sowie gegenseitiger Rücksicht auf. Trotzdem führen Unkenntnis oder Missachtung von Regeln nicht selten zu egoistischem, aggressivem oder gar gefährlichem Verhalten.

Mit der diesjährigen Schwerpunktaktion der Unfallkassen, Berufsgenossenschaften und des DVR sollen alle Verkehrsteilnehmer für einen fairen und partnerschaftlichen Umgang miteinander sensibilisiert werden.

Zentrales Element der Aktion ist eine Broschüre, die Hintergründe zu den Stichworten Fairness und Rücksicht im Straßenverkehr liefert. Sie beleuchtet das Zusammenspiel unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer und zeigt, wie jeder einzelne durch rücksichtsvolles Verhalten zu einem angenehmeren Verkehrsklima beitragen kann.

Drei begleitende Flyer liefern nach Zielgruppen geordnet kompakte Informationen für die Fahrer von Lkw und Transportern, Pkw und Motorrad sowie für Radfahrer und Fußgänger. Zu einzelnen Schwerpunkten, darunter Verständigung und fehlertolerantes Handeln, werden typische Situationen dargestellt und Vorschläge für partnerschaftliches Verhalten angeregt. Ein Kurzfilm überträgt Szenen aus dem Straßenverkehr in die Regalgassen eines Supermarktes. Auf humorvolle Weise zeigen die Protagonisten aus unterschiedlichen Blickwinkeln, wie vermeintlich

rücksichtsloses Verhalten entstehen kann und wie sich Freundlichkeit und Gelassenheit auswirken.

In Interviews berichten ein Kurierfahrer, eine Radfahrerin sowie Fußgänger über ihre Erfahrungen mit Fairness im Straßenverkehr und zeigen auf, wie das Verkehrsklima weiter verbessert werden kann.

Die UK/BG/DVR-Schwerpunktaktion startete am 1. Juni 2014 mit einem Gewinnspiel zum Thema Rücksicht im Straßenverkehr. Der Einsendeschluss für dieses Preisausschreiben ist der 28. Februar 2015. Weitere Informationen und alle Präventionsmaterialien finden sich unter www.bleibfair.info.



Motorrad: Fahrertyp hat großen Einfluss auf das Unfallgeschehen

Ergebnisse einer UDV-Studie

Mehr als die Hälfte aller Unfälle (52 Prozent), in die im Jahr 2012 Motorradfahrer verwickelt waren, haben diese auch selbst verursacht. 58 Prozent davon waren Alleinunfälle ohne weitere Beteiligte. Um die Unfallursachen genauer zu analysieren, hat die Unfallforschung der Versicherer (UDV) 194 schwere Motorradunfälle im Saarland unter anderem direkt an der Unfallstelle detailliert untersucht.

Wichtigste Ergebnisse der Studie: „Junge Fahrer“ und „sportliche Bauform des Motorrads“ sind die wesentlichen Faktoren beim Alleinunfall. Mit der Motorleistung steigt die Häufigkeit selbstverschuldeter Unfälle. Chopper-Fahrer und Besitzer von Touren-Maschinen sind dagegen deutlich seltener in Unfälle verwickelt.

Keine Überraschung ist es, dass Unfälle an Kreuzungen und Einmündungen überwiegend vom Unfallgegner des Kraftrads verursacht werden.

Während Stürze und Kollisionen an Kreuzungen allgemein bekannte Unfallkonstellationen mit Motorrädern sind, ist der Auffahrunfall als Gefahr bislang wenig bekannt: „Fast jeder zweite Unfall, den ein Kradfahrer verursacht, ist ein sogenannter Unfall im Längsverkehr“, so Siegfried Brockmann, Leiter der UDV, „typischerweise ein Auffahrunfall.“ Wenn der Motorradfahrer zu wenig Abstand halte oder kurzzeitig abgelenkt sei, habe er bei entsprechender Geschwindigkeit keine Chance mehr zu reagieren. Die Folge fast immer: ein Auffahrunfall mit schwerem Personenschaden.

Nach Brockmanns Ansicht zeigen die Ergebnisse, dass es beim Motorradfahren sehr auf die Fahrweise und die Risikobereitschaft des Fahrers ankommt. Erschwerend komme hinzu, dass Geschwindigkeitsverstöße von Motorradfahrern praktisch kaum kontrollierbar seien. Um Motorradunfälle zu reduzieren, fordert Brockmann die schnelle Einführung

zusätzlicher technischer Assistenzsysteme, vor allem ABS mit Schräglagenerkennung und Abstandsradar, das den Fahrer nicht nur warnt, sondern durch einen Widerstand im Gasgriff zur Herstellung des richtigen Abstands auffordert. Darüber hinaus sollten regelmäßige, obligatorische Fahrtrainings sowohl das Gefahrenbewusstsein schärfen als auch das Fahrkönnen verbessern.

Gerade bei bekannten Motorradstrecken könne viel für die Sicherheit getan werden. So hätten sich auf Kurvenstrecken mit vielen Motorradunfällen Rüttelstreifen zur Temporeduzierung bewährt. Fahrbahnoberflächen sollten möglichst keine „Überraschungen“ enthalten und Bitumenflicken sollten zumindest in Kurven unterbleiben. Ist es zum Sturz gekommen, hilft eine Leitplanke mit Unterfahrschutz, schwere Verletzungen zu vermeiden.

Weitere Informationen unter www.udv.de.



FOTO > PIXABAY

Das Motorrad sagt viel über seinen Fahrer aus.

Ein Reifen entsteht nicht an einem Tag

Initiative Reifenqualität blickt hinter die Kulissen von Continental



Rezept für die Sicherheit: Bis zu 30 Zutaten stecken in einem Reifen.

Die Initiative Reifenqualität – „Ich fahr auf Nummer sicher!“ war bei Continental in Hannover zu Gast und hat hinter die Kulissen der Forschung und Entwicklung der Continental Reifen Deutschland GmbH geschaut. Schnell wurde dabei klar: Reifen sind wahre High-Tech-Produkte, und bis ein fertiges Produkt vom Band rollt, werden Tausende Arbeitsstunden investiert.

Die Mischung macht's

Gut 30 verschiedene Zutaten stecken in einem Reifen. Welche das sind, hängt vom Einsatz ab: Lkw-Reifen werden anders belastet als Pkw-Reifen, die eines schweren SUV oder Sportwagens werden mehr gefordert als die eines Kleinwagens. Auch für Winter- und Sommerreifen müssen unterschiedliche Rezepte her – und nicht zuletzt haben die Automobilhersteller ganz unterschiedliche Pflichtenhefte für ihre verschiedenen Fahrzeugmodelle. Für alle Reifenarten gilt: Die Mischung ist essenziell für die Eigenschaften des gesamten Reifens und damit für die Bodenhaftung.

Im kleinen Mischsaal der Abteilung „Physikalische Materialprüfung“ werden noch keine fertigen Reifemischungen hergestellt, sondern vulkanisierte Prüfkörper für Laborversuche – zum Beispiel kleine Scheiben mit einem Durchmesser von circa

fünf Zentimetern und einer Dicke von rund fünf Millimetern. Diese dienen der Vorentwicklung neuer Reifemischungen. Dabei wird vorhergesagt, wie sich das Material im Reifen verhält und wie gut es sich verarbeiten lässt. Außerdem arbeitet das Team an neuen Mischprozessen und der Technologieentwicklung für neue Heizverfahren.

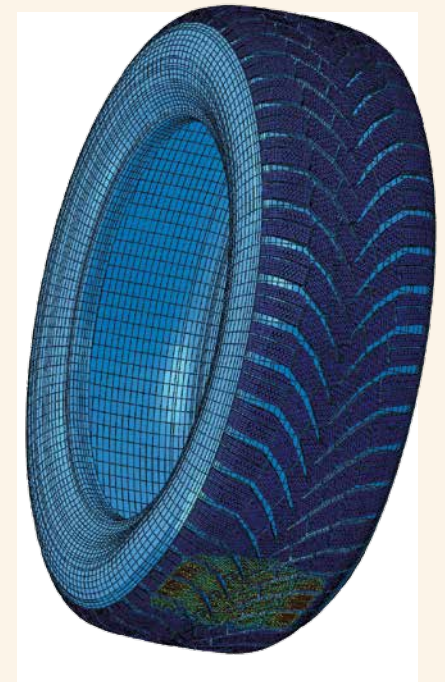
Drücken, Quetschen, Abprallen

Die Gummiprüfungen, die im Mischsaal hergestellt werden, werden im Physikkolabor genau unter die Lupe genommen: Welche physikalischen Eigenschaften haben sie? Halten die Testmischungen den Anforderungen stand? Eiseskälte oder Affenhitze? Kein Problem mit dem High Speed Linear Friction Tester (HSLFT). Getestet werden die Gummiprüfungen nicht nur im Physikkolabor, sondern auch mit dem HSLFT: Dieser ermöglicht die Untersuchung von Reibungsmechanismen. Dabei lässt sich nicht nur die Temperatur in einem Bereich zwischen -15 Grad und +30 Grad Celsius einstellen, sondern es können auch verschiedene Untergründe eingesetzt werden. So wird geprüft, wie sich die Gummimischung auf Asphalt, Beton, Schnee oder Eis verhält. Dabei werden Geschwindigkeiten von bis zu 36 km/h simuliert, um lokale Schlupfgeschwindigkeiten am Reifen nachzustellen.

Auf Basis der gewonnenen Daten aus dem Verhalten der verschiedenen Prüfkörper können Vorhersagen für traktionsdominierte Reifentests, zum Beispiel auf Eis und Schnee, gemacht werden. Ganz ähnlichen Tests werden etliche Produktionsschritte, später auch fertige Reifen unterzogen. Und zwar auf einer speziell präparierten Teststrecke des firmeneigenen Testgeländes im Contidrom, auf dem in der wetterunabhängigen Testanlage „ALBA“ Reifen ebenfalls auf unterschiedlichen Bodenbelägen und bei sommerlichen wie winterlichen Temperaturen getestet werden können.

Vor dem Reifen kommt die Simulation

Wenn die Gummimischungen getestet und für gut befunden wurden, geht noch lange kein Testreifen in die Produktion: Mittels der FEM-Reifensimulation werden die wichtigsten Eigenschaften eines Reifens aus dem zu prüfenden Material mit dem vorgesehenen Profil errechnet.



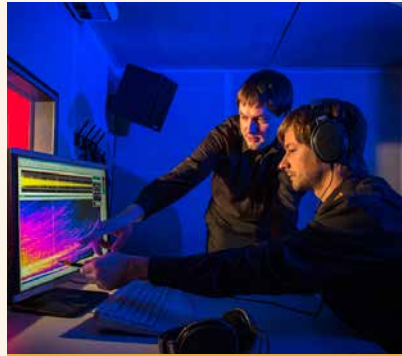
Viele Arbeitsschritte bis zum High-Tech-Produkt

Dabei stehen folgende Fragen im Vordergrund: Wie hoch ist der Rollwiderstand? Wie reagiert der Reifen auf Kälte oder Hitze? Wie hoch ist die Lebensdauer des Reifens? Wie gut ist das Bremsverhalten? Wie reagiert der Reifen in Extremsituationen? Erst wenn diese Fragen zur vollen Zufriedenheit bewertet werden, hat der Reifen eine Chance, tatsächlich in Produktion zu gehen.

72-Dezibel-Reifen klingen nicht immer gleich

Nach dem von der EU vorgeschriebenen Reifenlabel werden Reifen in drei

verschiedene Geräuschklassen eingeteilt. Und selbst Reifen mit einer Geräuschemission von 72 Dezibel klingen nicht alle gleich. Während



Soundcheck im Geräuschlabor

der eine Reifen geradezu beruhigend wirkt, rattert der andere unangenehm laut. Die Mitarbeiter der Abteilung NVH Engineering arbeiten in einer Art Geräuschlabor einerseits an Reifentests zur objektiven Geräuschbeurteilung – also der tatsächlichen Lautstärke – aber auch am Sound-Design der verschiedenen Reifen. Unterschiedlich breite Profilblöcke sind wichtig für das Geräuschempfinden, denn schon andere Abstände der Profilblöcke untereinander können dafür sorgen, dass ein Reifen für das menschliche Ohr viel angenehmer und melodischer klingt als ein Reifen, der ebenso laut ist.

Neue Kurvenleittafeln aus Kunststoff

Sicherheitsgewinn für Motorradfahrer



Verkehrsminister Hermann präsentierte die neuen Kurvenleittafeln.

Bisher deuten rot-weiße Tafeln aus Blech, befestigt an Stahlpfosten, auf Kurven hin. Für Motorradfahrer bedeutet diese Materialkombination bei einem Sturz ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Im Landkreis Reutlingen stellte der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann erstmals neue Tafeln aus Kunststoff vor. Die nur rund eineinhalb Kilogramm schweren rot-weißen Kurvenleittafeln sind vollständig aus Kunststoff, haben abgerundete Ecken und sind biegsam. Dadurch verringern sich bei einer Kollision mögliche Verletzungsfolgen für Motorradfahrer im Vergleich zu scharfkantigen Blechtafeln. Befestigt wird die Kunststofftafel durch Aufstecken auf einen gängigen Leitpfosten am

direkten Fahrbandrand. Dadurch ist sie deutlich sichtbarer als die bisherigen Tafeln, die etwas zurückgesetzt montiert werden mussten.

„Diese Maßnahme ist ein enormer Sicherheitsgewinn für Motorradfahrer und zeigt, dass mit einfachen und effizienten Mitteln viel erreicht werden kann. Die neuen Tafeln setzen wir nun nach und nach an Unfallschwerpunkten landesweit um und sind damit Vorreiter in Deutschland“, sagte Minister Hermann. Allein 2013 sind in Baden-Württemberg mehr als 80 Motorradfahrer tödlich verunglückt.

Das Verkehrsministerium hat die neuen Tafeln gemeinsam mit einer baden-württembergischen Firma

für Straßenausstattung entwickelt. Damit setzt das Land einen weiteren Punkt aus dem im Juni 2013 erschienen Verkehrssicherheitskonzept um. „Wir haben als Koalition einen großen Anspruch: Wir wollen die Zahl der Verkehrstoten um 40 Prozent bis zum Jahr 2020 reduzieren. Dabei setzen wir auf Prävention, Kontrollen und bauliche Verbesserungen an Straßen – gerade für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer“, sagte Hermann.

Landesweit sollen rund 500 Kurvenbereiche neu ausgestattet werden. Die Kosten dieser Erstausrüstung belaufen sich auf rund 90.000 Euro, eine Tafel kostet rund 30 Euro. Die Kunststofftafeln werden vor allem auf Streckenabschnitten mit einem hohen Aufkommen von Motorradfahrern eingesetzt sowie in unfallauffälligen Kurven, die nicht mit Schutzplanken abgesichert sind und deren Verlauf oftmals falsch eingeschätzt wird. Auch beim altersbedingten Austausch von Blechschildern soll die Neuentwicklung zum Einsatz kommen.

Weitere Informationen unter www.mvi.baden-wuerttemberg.de/verkehrssicherheit.

Vision Zero ist teilweise schon Realität

DEKRA präsentiert interaktive Karte

Größte Stadt je Land mit null Verkehrstoten in mindestens einem Jahr zwischen 2009 und 2012

Land	Stadt	Einw.
AT	Salzburg	145.871
BE	Ukkel	78.288
CH	Lausanne	127.821
CZ	Liberec	101.865
DE	Aachen	260.454
FR	Villeurbanne	144.751
FI	Espoo	259.380
GB	Nottingham	289.301
GR	Kalamaria	90.096
HU	Kaposvár	67.746
IT	Reggio di Calabria	185.577
LU	–	
NL	Almere	193.163
NO	Stavanger/Sandnes	199.237
PL	Zielona Góra	117.523
SE	Uppsala	140.454
SI	–	

Vision Zero ist keine Utopie. Das Ziel von null Verkehrstoten ist in Hunderten europäischer Städte schon erreicht worden. Das beweist ein neues Online-Tool von DEKRA, das zeigt, welche Städte bereits erfolgreich für mehr Verkehrssicherheit arbeiten.

Eine Auswertung der Unfallstatistiken aus 17 europäischen Ländern von 2009 bis 2012 durch die DEKRA Unfallforschung zeigt, dass insgesamt 462 Städte über 50.000 Einwohner in mindestens einem Jahr null Verkehrstote gezählt haben. Das sind mehr als 40 Prozent aller Städte dieser Größe in den untersuchten Ländern. 16 Städte verzeichneten keinen einzigen Verkehrstoten während des gesamten Zeitraums von 2009 bis 2012, eine davon in Norwegen, sechs in Deutschland und neun in Großbritannien. Bei den Großstädten über

100.000 Einwohner haben insgesamt 88 (oder 23,7 Prozent aller Städte dieser Größe) das Ziel mindestens einmal erreicht. Darunter sind auch Städte mit mehr als 200.000 Einwohnern (Espoo/Finnland: 259.000; Aachen/Deutschland: 260.000; Nottingham/Großbritannien: 289.000).

„Diese Zahlen zeigen, dass die Vision Zero keine Illusion ist“, sagt Clemens Klinke, Mitglied des Vorstands DEKRA SE und verantwortlich für die Business Unit Automotive. „Natürlich ist sie insgesamt noch nicht Realität. Die Auswertung zeigt aber, dass das Ziel in den urbanen Lebensräumen erreichbar und in vielen Städten Europas schon heute Wirklichkeit ist. Umso mehr müssen die Anstrengungen weitergehen, die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern und der Vision immer näher zu kommen – auch im Hinblick auf die Schwerverletzten.“

Der DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2014 konzentriert sich deshalb auf die urbane Mobilität und ihre spezifischen Unfallrisiken. Die meisten Unfälle passieren innerorts. Laut Statistischem Bundesamt machten die innerörtlichen Unfälle mit Personenschaden im Jahr 2013 mit 68,6 Prozent mehr als zwei Drittel aller Unfälle in Deutschland aus. Dabei

kamen 977 Menschen ums Leben. Zugleich gibt es die meisten Schwer- und Leichtverletzten bei Unfällen innerorts. In vielen anderen EU-Staaten zeigt sich ein ähnliches Bild.

„Im städtischen Verkehr treffen die Stärksten, also Lkw, Busse und Pkw, auf die Schwächsten, nämlich Fußgänger und Radfahrer. Dazu sind Straßen- und Stadtbahnen unterwegs. All das führt zu einer großen Vielfalt an Verkehrssituationen und zu sehr spezifischen Risiken“, so Klinke.

Um der Vision Zero speziell in den Städten in den kommenden Jahren noch näher zu kommen, haben die DEKRA-Experten Handlungsfelder in den Bereichen Infrastruktur, Fahrzeugtechnik und Verhalten der Verkehrsteilnehmer identifiziert und geben konkrete Empfehlungen. Der komplette DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2014 steht zum Download sowie als Blätterkatalog unter www.dekra.de/verkehrssicherheitsreport-2014 zur Verfügung.

Das Online-Tool mit der Übersicht über die Städte ohne Verkehrstote in 17 europäischen Ländern ist abrufbar unter www.dekra-vision-zero.com. Die Daten zu Städten ohne Verkehrstote werden sukzessive aktualisiert.



Immer aktuell: interaktive Karte zur Vision Zero

Geschwindigkeitsüberwachung: Staatliche Bevormundung oder Fürsorge?

20. DVR-Forum „Sicherheit und Mobilität“



FOTOMONTAGE > GWM

Geschwindigkeitskontrollen machen unsere Straßen sicherer.

Wer wird schon gern „geblitzt“? Wenn das Licht im Starenkasten oder einem am Fahrbahnrand abgestellten Fahrzeug aufleuchtet, reagieren die meisten Autofahrer ärgerlich. Entweder über sich selbst, dass sie die Tempobegrenzung unabsichtlich überschritten haben, oder über die Behörde, die an dieser Stelle ihrer Meinung nach völlig unnötige Kontrollen durchführt. Kaum ein Thema ist unter Auto- und Motorradfahrern so umstritten wie die Geschwindigkeitsüberwachung. Fast schon reflexartig fallen bei Diskussionen rund um die Geschwindigkeitsüberwachung Begriffe wie Abzocke, Radarfalle, Gängelung und Schikane. Die Überwachung findet demnach zu oft an falschen, weil ungefährlichen Orten statt. Geht es also nur darum, Kopfprämien zu kassieren? Oder möchte der Staat durch die Geschwindigkeitsüberwachung jedem Verkehrsteilnehmer zu seinem Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit verhelfen? Diese und

weitere Fragen standen im Mittelpunkt des 20. DVR-Forums „Sicherheit und Mobilität“ in Berlin. Unterstützt wurde das Jubiläumsforum vom Automobil-Club Verkehr (ACV), DEKRA und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV).

In seiner Begrüßung erinnerte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf an



Dr. Walter Eichendorf

FOTO > JURGEN GEBHARDT

die Top-Maßnahmen des DVR zur Reduzierung schwerer Verkehrsunfälle, bei denen die Überwachung nicht ohne Grund an erster Stelle stehe. Geschwindigkeitsüberwachung müsse nach Meinung des DVR flächendeckend und nicht vorhersehbar sein, wenn sie ihre Wirkung entfalten soll. Die Überwachung müsse aber auch so gestaltet sein, dass sie bei den Verkehrsteilnehmern auf Akzeptanz stoße. Im Mai dieses Jahres habe der DVR-Vorstand einen Beschluss gefasst, wonach die Überwachung ein unverzichtbarer Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit darstellt und zum Schutz aller Verkehrsteilnehmer ausgeweitet werden soll (siehe Infokasten Seite 16).

Nach Meinung der meisten Verkehrssicherheitsexperten müsste Überwachung deutlich häufiger angewendet werden, um die Zahl der Verkehrsunfälle zu senken. Dies unterstrich auch die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium Katherina Reiche: „Überwachung dient dem Schutz aller.“ Gegenseitige Rücksichtnahme, Verantwortungsbewusstsein und die Bereitschaft, die Regeln einzuhalten, seien Voraussetzung für eine sichere Verkehrsteilnahme. „Die gesellschaftliche Kernaufgabe, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, hat nichts an Aktualität und Bedeutung verloren“, sagte Reiche mit dem Hinweis auf zehn Prozent mehr Getötete im Straßenverkehr in den ersten drei Monaten dieses Jahres im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Auf die Sicherheitsstrategie Vision Zero ging Clemens Klinke, Mitglied des Vorstands DEKRA SE und Vizepräsident des DVR, ein. Er wies darauf hin, dass es bereits zahlreiche Städte in Deutschland und Europa gebe, bei denen das Ziel von null Getöteten im Straßenverkehr in einem oder gar mehreren aufeinanderfolgenden Jahren erreicht worden sei (www.dekra-vision-zero.com).



Dr. Detlev Lipphard

Plädoyer für den „Sicherheits-Blitz“

Behördliche Anordnungen von Geschwindigkeitskontrollen haben einen gewichtigen Hintergrund, erläuterte DVR-Experte Dr. Detlev Lipphard: „Sie beziehen sich in der Regel auf ein früheres Unfallgeschehen, weshalb der Vorwurf der ‚Abzocke‘ ungerechtfertigt ist. Es gibt kein Recht auf zu schnelles Fahren, und Geschwindigkeitskontrollen machen unsere Straßen nachweislich sicher.“ Anstelle negativ besetzter Begriffe wie „Radarfalle“ plädierte er für den „Sicherheits-Blitz“. Mobile Überwachung durch die Polizei mit Anhalten und Aufklärung der regelverletzenden Verkehrsteilnehmer sei der „Königsweg“ der Überwachung, aber auch sehr aufwändig. Daher müsse diese Überwachung durch Maßnahmen der Kommunen und durch ortsfeste Blitzer ergänzt werden. Dort, wo solche „Starenkästen“ stehen, seien geschwindigkeitsbedingte Unfälle beinahe auf Null zurückgegangen. Ihre Wirkung gehe außerdem weit über die kontrollierte Stelle hinaus. „In den Medien wird oftmals eine falsche Perspektive eingenommen, indem Kostenaspekte statt Verkehrssicherheit im Mittelpunkt stehen“, sagte Dr. Lipphard.

„Verkehrsüberwachung nützt allen Menschen, die sich im Verkehrsraum bewegen“, postulierte auch Professor Dr. Dieter Müller vom Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten in Bautzen. Er wies darauf hin, dass

der oberste Wert in der Rechtsordnung der Bundesrepublik Deutschland wie auch in der gesamten Welt das Menschenrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit sei und dass die Verkehrsüberwachung allen Menschen nütze, die sich im Verkehrsraum bewegen. Er wies auf den Paragraphen 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) hin, in dem mit Blick auf die Geschwindigkeit unter anderem der Schutz von Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen ausdrücklich hervorgehoben werde. Im Paragraph 1 der StVO werde das rücksichtsvolle und ständig vorsichtige Fahren verlangt. Auch das Bundesverfassungsgericht habe bestätigt,



Prof. Dr. Dieter Müller

dass es vollkommen in Ordnung sei, zur Durchsetzung der Verkehrsregeln Kontrollen durchzuführen, zu diesem Zweck Fotos anzufertigen und diese auszuwerten. Im europäischen Maßstab läge Deutschland in Bezug auf die Sanktionen immer noch in der unteren Hälfte der Skala. 90 Prozent der Unfallursachen lägen im Bereich der menschlichen Fehlverhaltensweisen. Auch deshalb sei es notwendig, die Einhaltung der Verkehrsregeln zu überwachen. Maßnahmen der Überwachung dienten dazu, die gesetzestreu von den gesetzeswidrig handelnden Verkehrsteilnehmern zu unterscheiden. Die Verkehrsteilnehmer sollten aus ihrem Fehlverhalten lernen und die „Knöllchen als staatlich verordnete Gedächtnisstützen“ betrachten.



Dr. Jens Schade

„Geschwindigkeitsüberschreitungen sind die häufigsten Regelverletzungen im Straßenverkehr und keine Deliktart verursacht mehr Kosten als Geschwindigkeitsunfälle“, erklärte der Verkehrspsychologe Dr. Jens Schade von der Technischen Universität Dresden. Die Wahl der Geschwindigkeit und die Regelbefolgung seien von den jeweiligen persönlichen und situativen Bedingungen der Verkehrsteilnehmer bestimmt. Als unterschiedliche Typen von Fehlverhalten nannte er Versehen, Fehler und Verstöße und unterschied bei den Geschwindigkeitsvergehen die unbeabsichtigten von den beabsichtigten Handlungen. Autofahrer, die sich bewusst an die Regeln halten, würden häufig von anderen bedrängt. Geschwindigkeitsüberschreitungen könnten aber auch situativ begünstigt sein, zum Beispiel durch eine Straßenbreite und Straßengestaltung, die schnelles Fahren nahelege. „Die Gefährdung wird gering eingeschätzt, informelle Normen, die diesem Verhalten entgegenstehen, sind oft schwach ausgeprägt“, sagte Dr. Schade. Vielmehr gebe es häufig eine positive Motivation für Geschwindigkeitsübertretungen, die zudem als kontrollierbar erlebt würden. Meistens überwiege der vermeintliche Gewinn aus zu schnellem Fahren die Furcht, entdeckt und sanktioniert zu werden. Zudem sei die Toleranz gegenüber Geschwindigkeitsübertretungen bei vielen Menschen erheblich größer ausgeprägt als bei Regelübertretungen in anderen Lebensbereichen.

„Insgesamt handelt es sich bei Geschwindigkeitsvergehen um ein Übertretungsproblem mit hoher sozialer Akzeptanz, schwacher sozialer Kontrolle und falscher Verstärkung“, erläuterte der Psychologe. Dementsprechend vielfältig seien die Ansätze, mit denen auf das Verhalten eingewirkt werden könne.

Kontroverse Debatte

In der anschließenden von Marco Seiffert (Radio Eins, Rundfunk Berlin-Brandenburg) moderierten Podiumsdiskussion wurde deutlich, wie stark das Thema Geschwindigkeitsüberwachung polarisiert. Lars Wagener, Vorsitzender der Geschäftsleitung des ACV, vertrat den Standpunkt, dass Geschwindigkeitsüberwachung prinzipiell sinnvoll sei, aber vorrangig an ausgewiesenen Unfallschwerpunkten und potenziell gefährlichen Orten durchgeführt werden sollte. Dies blieb nicht unwidersprochen: Wenn nur noch an ausgewiesenen Unfallstellen geblitzt würde, könne der Eindruck entstehen, dass die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung an anderen Stellen nicht so wichtig sei.

Viele Autofahrer seien nicht davon überzeugt, dass die Überwachung vorrangig der Sicherheit diene, meinte Dr. Michael Haberland, Präsident des Automobilclubs Mobil in Deutschland. Professor Müller vertrat dagegen die Auffassung,

niemand habe das Recht, zu schnell zu fahren und deshalb müssten Kontrollen auch überall möglich sein.

„Blitzer verhindern keine Unfälle“, behauptete Dr. Karl-Friedrich Voss, Vorsitzender des Bundesverbandes Niedergelassener Verkehrspsychologen. Er vertrat die Ansicht, dass Blitzer nicht die erwünschte Wirkung hätten, da sie zum Beispiel das Problem der nicht angepassten Geschwindigkeit nicht erfassen könnten. Dem widersprach Polizeioberst Endro Schuster vom Ministerium des Innern des Landes Brandenburg, der von den Erfahrungen der Polizei berichtete und die Überzeugung äußerte, dass die konsequente und systematische Geschwindigkeitsüberwachung Menschenleben rette. Dazu zählte er auch die bereits mehrfach durchgeführten „Blitzermarathons“ in mehreren Bundesländern.

Wirksame Dialog-Displays

Aus dem Publikum kam die Anregung, die Chancen stärker zu nutzen, die Hinweis- und Feedbacksysteme bieten. Dies könne durch Dialog-Displays am Straßenrand geschehen, die den Autofahrer über seine Geschwindigkeit informieren, aber auch durch Systeme im Fahrzeug selbst. Dr. Schade bestätigte, dass solche Displays durchaus wirksam seien. Vor allem bei starken Überschreitungen der Geschwindigkeit seien Änderungen gemessen worden, die

sich als substanziell und nachhaltig erwiesen hätten. Die Belohnung richtigen Verhaltens durch ein positives Feedback im Display sei offenbar auch eine Möglichkeit der Verhaltensbeeinflussung. Diskutiert wurden auch die Möglichkeiten, durch entsprechende Kurse Verhaltensänderungen bei den Fahrern herbeizuführen, bei denen man ihnen die Auswirkungen zu hoher und nicht angepasster Geschwindigkeiten verdeutlichen könne.

Kritik richtete sich gegen die Auswahl bestimmter Kontrollstellen. Hier dränge sich bei den Autofahrern der Eindruck auf, dass weniger die Unfallgefährdung als die zu erwartenden Einnahmen ausschlaggebend für die Wahl der Messstellen sei, insbesondere wenn die Überwachung nicht durch die Polizei, sondern durch Kommunen oder in deren Auftrag tätigen Privatunternehmen durchgeführt würde. Bemängelt wurde auch von einigen Teilnehmern, dass Kommunen offenbar in ihren Haushalten mit festen Überschüssen aus der Verkehrsüberwachung rechnen, diese aber dann im Haushalt „versickern“.

Dr. Lipphard erläuterte das Messverfahren der „Section Control“, bei der die Geschwindigkeit nicht punktuell, sondern über eine längere Strecke hinweg gemessen werde. Section Control böte die Möglichkeit, stark gefährdete Autobahnabschnitte ganz



Kontroverse Debatte zum Thema Geschwindigkeitsüberwachung (v.l.n.r.): Prof. Dr. Dieter Müller, Dr. Karl-Friedrich Voss, Lars Wagener, Moderator Marco Seiffert, Dr. Jens Schade, Dr. Michael Haberland und Endro Schuster.



Section Control: Geschwindigkeitsmessung über eine längere Strecke

anders als bisher und wirkungsvoller zu überwachen. Dieses Verfahren werde bereits in europäischen Nachbarländern eingesetzt. Als Gegenargument wurde vorgebracht, dass es Aufgabe der Straßenbaubehörde sei, die Ursachen für Gefährdungen auf solchen Strecken zu beseitigen, und nicht nur die Autofahrer dafür haftbar zu machen.

Überwachung muss sein

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf hob in seinem Schlusswort hervor, dass Geschwindigkeitsüberwachung einen unverzichtbaren Stellenwert für die Umsetzung der Vision Zero besitze: „Überwachung ist nur ein Aspekt der Verkehrssicherheit, aber ohne Überwachung ist alles nichts“, sagte Dr. Eichendorf. Alle Anwesenden seien sich einig gewesen, dass ein gewisses Maß an Überwachung sein müsse. Allerdings müssten die Bürger mitgenommen werden. Der DVR-Präsident wies auf die beeindruckende, wissenschaftlich belegte Tatsache hin, dass eine Abnahme der durchschnittlichen Geschwindigkeit von fünf Prozent eine Verringerung der Unfälle mit Verletzten um ungefähr zehn Prozent und eine Verringerung der Unfälle mit Getöteten um 20 Prozent zur Folge habe. Er wies weiterhin

auf wichtige Argumente hin, die seiner Meinung nach verfolgt werden müssten: Zum Beispiel müsse geprüft werden, ob Überschüsse aus Überwachungsaktionen zweckbestimmt für die Verkehrssicherheit eingesetzt werden könnten. Um die Akzeptanz von Kontrollen zu erhöhen, könnten die Behörden im Zuge der Öffentlichkeitsarbeit begründen, warum an bestimmten Stellen Geschwindigkeitsbegrenzungen notwendig seien. Und schließlich müssten auch künftig die personellen Ressourcen der Polizei für Geschwindigkeitskontrollen in Kombination mit dem Anhalten von Verkehrsteilnehmern gegeben sein, weil so persönlich und zeitnah zum Vergehen der Sinn der Überwachung am besten vermittelt werden könne. Abschließend erneuerte er die Forderung des DVR nach Durchführung eines Modellversuchs zur Section Control.

DVR-Vorstandsbeschluss zur Verkehrsüberwachung

In einem Vorstandsbeschluss vom 23. Mai 2014 hat sich der DVR für eine Verstärkung der Verkehrsüberwachung ausgesprochen. Die gezielte Verkehrsüberwachung sei ein unabdingbarer Bestandteil erfolgreicher Verkehrssicherheitsarbeit, der schwere Unfälle verhindere und damit die Menschen vor schwerem Leid bewahre. Insbesondere Fahrten mit überhöhter Geschwindigkeit und Fahrten unter Alkoholeinfluss seien schwere Regelverstöße, die häufig Verkehrsunfälle nach sich zögen, die schwerste Folgen für Leib oder Leben haben könnten. Der DVR fordert daher von den Ländern, den Polizeibehörden der Länder und den Kommunen je nach Zuständigkeit, die Verkehrsüberwachung am Leitbild der Vision Zero auszurichten, schwerpunktmäßig auf die Hauptrisikogruppen und jeweiligen Hauptunfallursachen zu konzentrieren und die Überwachung möglichst flächendeckend und für den Einzelnen nicht kalkulierbar zu gestalten.

Sonderaktionen im Bereich der Verkehrsüberwachung sollen kontinuierlich fortgesetzt und weiterentwickelt werden. Die Anzahl allgemeiner Verkehrskontrollen sei, wo nötig, erheblich zu erhöhen und die Zusammenarbeit zwischen Polizei und kommunalen Mitarbeitern der Verkehrsüberwachung zu intensivieren. Es dürfe keine weiteren Personaleinsparungsmaßnahmen bei der Polizei im Bereich der Verkehrsüberwachung geben. Außerdem sei die Aus- und Weiterbildung der in der Verkehrsüberwachung Tätigen kontinuierlich zu verbessern sowie die zur Überwachung notwendige Ausrüstung an die aktuellen Techniken anzupassen.

Zudem befürwortet der DVR weiterhin die Durchführung eines Modellversuchs zur „Section Control“ in einem Bundesland. Der DVR weist darauf hin, dass bei allen Maßnahmen der Verkehrsüberwachung darauf zu achten ist, dass diese von der Öffentlichkeit anerkannt und als sinnvoll akzeptiert werden.

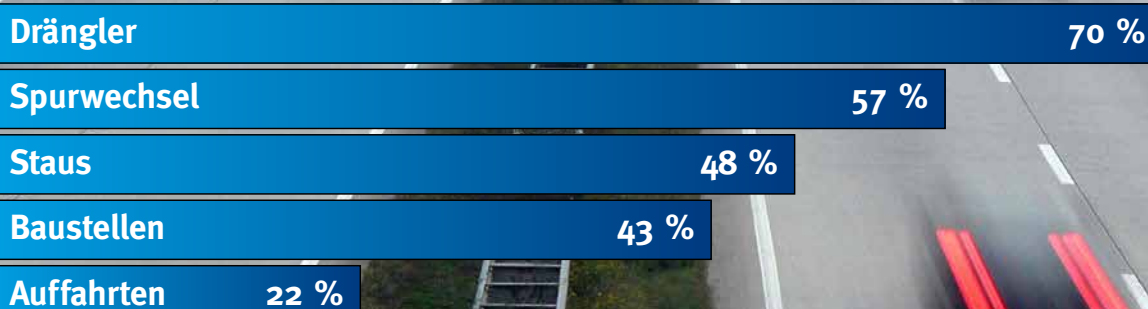
Der Vorstandsbeschluss kann im Wortlaut nachgelesen werden unter www.dvr.de/dvr/vorstandsbeschluesse/re_verkehrseuberwachung.htm.

Runter vom Gas

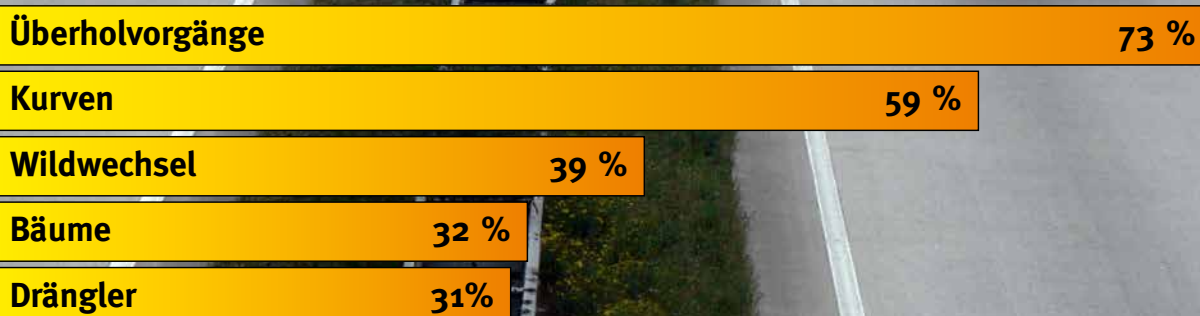
Welche sind die größten Gefahren in Verbindung mit einer zu hohen oder nicht angepassten Geschwindigkeit?

FOTO > DVR

Auf der Autobahn



Auf der Landstraße



Auf der Autobahn sind Drängler, Spurwechsel und Staus die größten Gefahren in Zusammenhang mit einer zu hohen oder nicht angepassten Geschwindigkeit. Auf Landstraßen resultieren die größten Gefahren aus Überholvorgängen, Kurven und Wildwechseln. Dieses Meinungsbild ergab eine repräsentative Befragung, die im Auftrag des DVR vom Marktforschungsinstitut Ipsos unter

1.500 Autofahrern durchgeführt wurde. Rund 38 Prozent der Befragten waren der Meinung, dass die Gefahr eines tödlichen Unfalls durch Überschreiten der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit beziehungsweise einer nicht angepassten Geschwindigkeit auf Autobahnen und Landstraßen gleich hoch sei. Etwa jeder Dritte (37 Prozent) hielt die Gefährdung auf Landstraßen für größer,

jeder Vierte (24 Prozent) sah die größeren Gefahren auf der Autobahn. Der DVR weist darauf hin, dass zu hohe Geschwindigkeit nach wie vor eine der Hauptunfallursachen darstellt. Er appelliert an alle Autofahrer, sich an die Devise „Runter vom Gas“ zu halten und ihre Geschwindigkeit immer an die Umstände anzupassen – auf Autobahnen, Landstraßen und in der Stadt.

Wenn der Stress ständiger Begleiter ist

Blaulicht-Fahrsimulator im Einsatz



Gefahrlose Übung am Simulator

Martinshorn und Blaulicht sind eingeschaltet, aber die Fahrzeuge auf den beiden Fahrstreifen bewegen sich nur langsam nach links und rechts, um die Rettungsgasse zu bilden. Für den Fahrer am Steuer des Rettungswagens heißt es jetzt kühlen Kopf zu bewahren und mit geschickten Lenkbewegungen sein Einsatzfahrzeug zum Unfallort zu bewegen. Alltag für Tausende Einsatzwagenfahrer auf unseren Straßen. Diese und viele weitere brenzlige Situationen können künftig beim Bayerischen Roten Kreuz (BRK) in Erding in einem Blaulicht-Fahrsimulator geübt werden. Das vom DVR gemeinsam mit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) entwickelte Simulatortraining richtet sich nach den speziellen Anforderungen für Fahrer von Einsatzfahrzeugen. „Fahrten mit Blaulicht und Martinshorn können im Realverkehr nicht trainiert werden. Deshalb ist es so wichtig, einen Simulator nutzen zu können, in dem man gefahrlos üben kann“, sagte Jochen Lau, Referatsleiter Unfallprävention – Wege und Dienstwege beim DVR anlässlich der Einweihung des neuen Simulators am 8. Mai 2014, dem diesjährigen Weltrotkreuztag. „Das Unfallrisiko bei einer Einsatzfahrt ist gegenüber einer Normalfahrt um das etwa 17-Fache erhöht“, unterstrich der DVR-Experte.

Präsentiert wurde das Fahrsimulator-Training von Dr. Jürgen Wiegand vom

Institut für Arbeit und Gesundheit der DGUV.

Die Einsatzfahrten und die damit verbundenen Sonder- und Wegerechte erfordern ein verantwortungsvolles Handeln. Und das unter erschwerten Bedingungen: Beim Einsatz kommt es auf jede Sekunde an, der Adrenalinspiegel der Fahrer steigt, Stress wird zum ständigen Begleiter und sie müssen den Überblick behalten. Genau an diesem Punkt setzt das Seminarkonzept mit dem Simulatortraining an. „Es wurden Fahrübungen entwickelt, die das Entscheidungsverhalten, fahrphysikalische Aspekte

sowie Aufmerksamkeits- und Wahrnehmungsprozesse in der Simulation erlebbar und beobachtbar werden lassen“, erläuterte Lau das Programm. Der Vorteil: Das Schlimmste, das im Simulator passieren kann, ist ein durchgeschwitztes Hemd des Fahrers, denn auch nach einem Crash ist das Fahrzeug mit einem Mausclick wieder fahrbereit.

Parallel zu den Seminaren unter der Regie des BRK wird die Ludwig-Maximilians-Universität in München eine umfassende, auf zwei Jahre angelegte Evaluationsstudie zum Seminarprogramm durchführen.

Gerhard Eck, Staatssekretär des Ministeriums des Innern, für Bau und Verkehr, dankte allen haupt- und ehrenamtlichen Einsatzkräften für ihren unermüdlichen Einsatz, Menschenleben zu retten und Verletzten zu helfen, oft genug mit hohen Risiken für die eigene Gesundheit verbunden.

Eine „Probefahrt“ im Simulator machten neben ihm auch BRK-Geschäftsführerin Gisela van der Heijden, BRK-Präsident Theo Zellner und der Oberbürgermeister von Erding Max Gotz.



Bei der Einweihung des neuen Blaulicht-Fahrsimulators in Erding (v.l.n.r.): Staatssekretär Gerhard Eck, BRK-Präsident Theo Zellner, OB Max Gotz, Jochen Lau (DVR) und BRK-Geschäftsführerin Gisela van der Heijden.

Gemeinsam für mehr Sicherheit

Tag der Verkehrssicherheit feierte zehnjähriges Jubiläum

FOTOS > JÜRGEN GEBHARDT



Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf würdigten den „Tag der Verkehrssicherheit“.

Der „Tag der Verkehrssicherheit“ feierte am 21. Juni 2014 seinen zehnten Geburtstag. Seit 2005 ruft der DVR seine Mitglieder sowie andere Institutionen, Unternehmen und Organisationen auf, in großen und kleinen Veranstaltungen das Thema Verkehrssicherheit öffentlichkeitswirksam zu präsentieren. Hunderttausende Menschen hatten

so in den vergangenen zehn Jahren Gelegenheit, sich zu informieren und an Vorführungen und Mitmach-Aktionen teilzunehmen. Auch in diesem Jahr bot der Tag der Verkehrssicherheit, der traditionell an jedem dritten Samstag im Juni durchgeführt wird, wieder zahlreiche Angebote für die großen und kleinen Besucher.

Schirmherr der Aktion ist Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt. Auf einer Pressekonferenz in Berlin würdigte er die Aktion: „Die Schirmherrschaft zum Tag der Verkehrssicherheit habe ich gerne übernommen. Die Sicherheit auf unseren Straßen geht uns alle an. Denn jeder Einzelne kann für mehr Verkehrssicherheit sorgen – durch



Pressekonferenz zum zehnjährigen Jubiläum in Berlin



Präsentierten das Bild zum „Tag der Verkehrssicherheit“: Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (re.), DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf (li.) und Künstler Romain Burgy.

Rücksichtnahme und vorausschauendes Verhalten. Mein Dank gilt dem DVR, der mit seinem Engagement für umfassende Verkehrserziehung ein wichtiger Partner ist.“

Kreativwettbewerb gestartet

Im Rahmen der Pressekonferenz wurde auch der Startschuss zu einem Kreativwettbewerb gegeben, der zum zehnten Tag der Verkehrssicherheit vom DVR ausgeschrieben wurde. Bei diesem Wettbewerb sind alle Verkehrsteilnehmer in Deutschland aufgerufen, mitzumachen und Ideen einzureichen, wie gemeinsam mehr Verkehrssicherheit erreicht werden kann. Die Sicherheitsstrategie Vision Zero, die das Ziel verfolgt, ein Verkehrssystem ohne Tote und Schwerverletzte zu schaffen, soll auf diese Weise veranschaulicht werden. Bei der kreativen Umsetzung ist alles erlaubt: Malen, Zeichnen, Fotografieren, Bildhauern, Gestalten jeder Art oder digitale Kunst. Der renommierte Künstler Romain Burgy, Mitglied der Jury des Wettbewerbs, präsentierte im Beisein von Verkehrsminister Dobrindt und DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf als Anregung seine persönliche Umsetzung des Themas.

Dr. Eichendorf hob hervor, dass das Bemühen um Verkehrssicherheit eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe darstelle, an der Jede und Jeder mitwirken muss. Das Sicherstellen der

Rahmenbedingungen für Verkehrssicherheit sei aber auch eine staatliche Aufgabe: „Der Schutz aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere der schwächeren und ungeschützten unter ihnen, muss durch den Staat und seine Organe gewährleistet werden.“ Dazu gehöre auch die Verkehrsüberwachung, die nach Meinung des DVR verstärkt werden müsse.

Rund 150 Veranstaltungen

Das Herzstück des Tages der Verkehrssicherheit bildeten auch im Jubiläumsjahr die großen Publikumsveranstaltungen auf zentralen Plätzen in großen und kleinen Städten und Gemeinden, die unter dem Motto „Gemeinsam für mehr Sicherheit“ stattfanden. Bei rund 150 Veranstaltungen, von Rostock bis Dachau und von Cottbus bis Aachen, stand das Thema Verkehrssicherheit im Vordergrund. Beim „Junge Legenden“-Event des Auto Club Europa (ACE) und des Berufsbildungszentrums für Straßenverkehr (BBZ) in Nordhausen standen Youngtimer im Vordergrund. Mit dabei waren Alfred Noell, Erfinder und Autor der Fernsehsendung „Der 7. Sinn“, sowie Walter Becker, Moderator und Gesicht des „Verkehrsmagazins“ im DDR-Fernsehen, die mit einem Augenzwinkern einen Blick auf die Anfänge der Verkehrserziehung warfen. Darüber hinaus standen Fahrsicherheitsvorführungen, ein Geschicklichkeitsparcours, ein



TV-Legenden in Nordhausen: Walter Becker (li.), Moderator und Gesicht des „Verkehrsmagazins“, und Alfred Noell, Erfinder und Autor der Fernsehsendung „Der 7. Sinn“.

simulierter Auffahrunfall zwischen einem Mittelklassefahrzeug und einem Tanklastzug und vieles mehr auf dem Programm.

In Osnabrück wurde der Domvorplatz für einen Tag zum Mittelpunkt vielfältiger Informations- und Mitmachangebote. Überschlagsimulator, Gurtschlitten, Elektrofahrzeuge sowie ein buntes Rahmenprogramm mit Live-Musik boten Abwechslung für Groß und Klein.

Doch auch die vielen kleineren Aktionen, etwa in Schulen oder Kindertagesstätten, verliehen dem Tag der Verkehrssicherheit zum zehnten Mal sein vielfältiges Gesicht.

Weitere Informationen zum Tag der Verkehrssicherheit und zum Kreativwettbewerb unter <http://www.tag-der-verkehrssicherheit.de/kreativwettbewerb>.

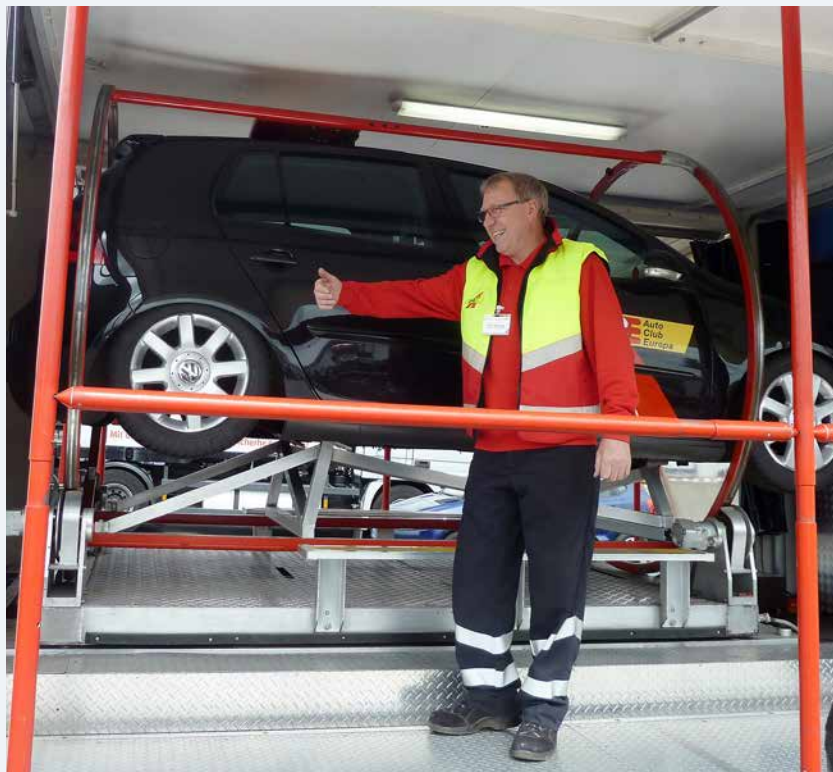


FOTO > DVR

Überschlagsimulator im Einsatz

FOTO > RUNTER VOM GAS



Auf dem Fahrradsimulator wurde kräftig in die Pedale getreten.



FOTO > POLIZEI HILDESHEIM

Rettungsübung der Berufsfeuerwehr

FOTO > KREISVERKEHRSWACHT OSCHERSLEBEN



Informationen zum sicheren Fahren mit E-Bikes



FOTO > CONTINENTAL

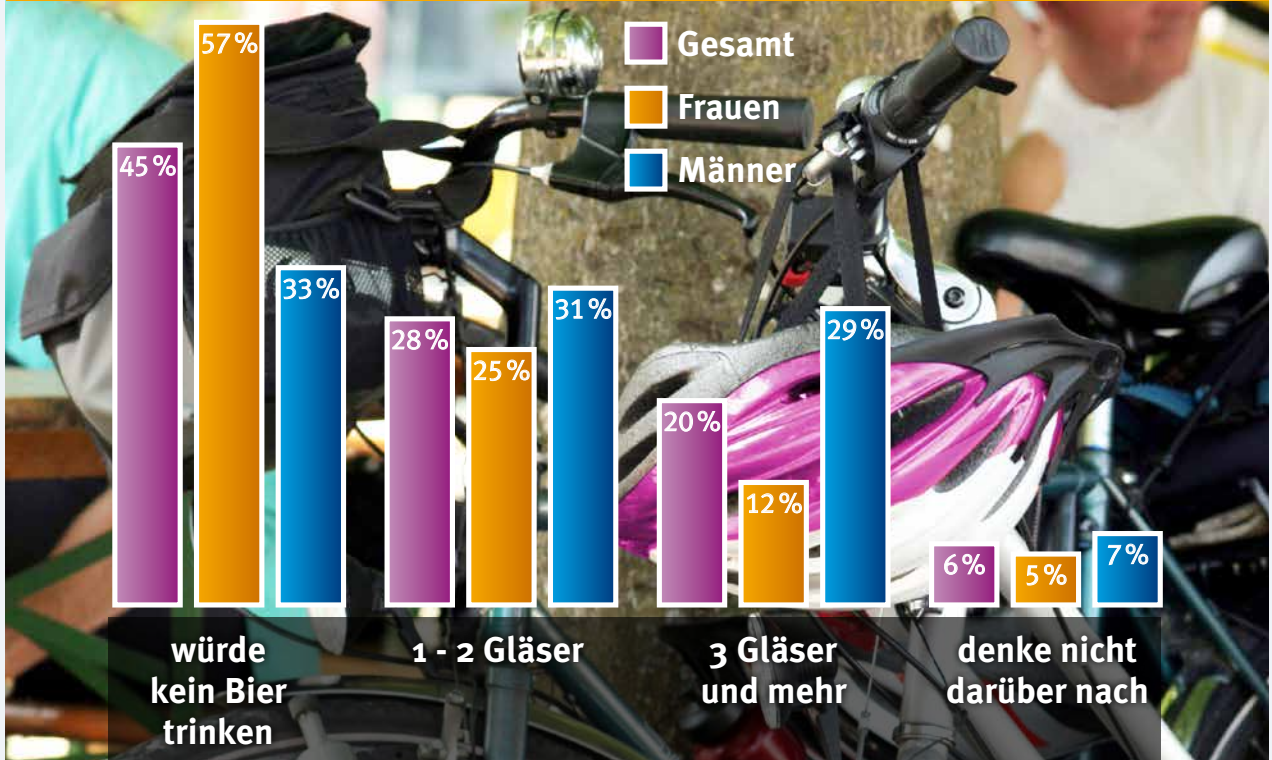
Auf die richtige Profiltiefe kommt es an.

Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer?

Experten-Symposium des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Mit Promille aufs Fahrrad?

Nach wie vielen Gläsern Bier (0,3 l) würden Sie noch mit dem Rad nach Hause fahren?



Jeder fünfte Radfahrer würde nach drei oder mehr Gläsern Bier noch mit dem Fahrrad nach Hause fahren, nur zwölf Prozent kennen die Grenze von 1,6 Promille für die absolute Fahruntüchtigkeit.

„Ich war auf der Party der Fachschaft. Es muss so gegen 5 Uhr gewesen sein, als ich nach Hause fuhr. Ich fühlte mich fahrtüchtig. Deshalb war ich erstaunt, dass man nachher 1,34 Promille bei mir festgestellt hat. Ich wechselte die Straßenseite, um später in das Wohngebiet einzubiegen. Ich habe keine anderen Verkehrsteilnehmer gesehen, das hätte ich sonst wahrgenommen. Plötzlich bin ich mit einem Radfahrer frontal zusammengestoßen. Gesehen habe ich ihn erst, als ich auf dem Seitenstreifen der Fahrbahn unter meinem Fahrrad lag (Kopf Richtung Leitplanke) und er mit dem Kopf Richtung Fahrbahn. Es tut mir leid, dass er so schwere Verletzungen am Kopf davon trug.“ Es sind Situationen wie diese aus einem Vernehmungsprotokoll der Polizei Münster, die deutlich machen, dass nicht nur der alkoholisierte Radfahrer

selbst gefährdet ist. Alkohol und Fahrrad fahren – ein unterschätztes Risiko. Udo Weiss, Leitender Polizeidirektor in Münster, belegt das mit Zahlen: Fast 1.000 Blutproben wegen alkoholbedingter Verkehrsteilnahme von Fahrradfahrern veranlasste die Polizei Münster in den Jahren 2011 bis 2013. Kaum zu glauben: 93,4 Prozent der Blutproben (ohne Verkehrsunfall) überschritten deutlich den Wert von 1,6 Promille Blutalkoholkonzentration (BAK).

Unfälle mit alkoholisierten Radfahrern können schwerwiegende Folgen haben. Bereits im Jahr 2012 waren sich die etwa 150 Experten im Rahmen einer gemeinsam von der Unfallforschung der Versicherer (UDV) und vom DVR durchgeführten Konferenz „Sicherer Radverkehr“ einig: Der sich aus der Rechtsprechung ergebende

Grenzwert von 1,6 Promille BAK für die absolute Fahruntüchtigkeit sei sicher zu hoch und sollte überprüft werden. Zudem sollte, wie für Fahrer von Kraftfahrzeugen auch, ein Ordnungswidrigkeitstatbestand eingeführt werden. Was viele nicht wissen: Im Falle eines Unfalls können auch 0,3 Promille schon ein Straftatbestand sein.

Aktuelle Studienergebnisse

Sind strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer also wirklich notwendig? Dieser Frage stellte sich ein Experten-Symposium des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (BADS) im Rahmen der Automobil International (AMI) in Leipzig. Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV),



Mit dem Fahrrad in den Biergarten: Beliebtes Freizeitvergnügen, bei dem so mancher zu tief ins Glas schaut.

stellte aktuelle Ergebnisse einer von der UDV in Auftrag gegebenen Studie der Universität Düsseldorf vor. Entstanden sei ein anspruchsvoller Parcours, der mit Blick auf ein mögliches Verletzungsrisiko der Probanden an der Grenze des ethisch Vertretbaren gelegen habe. „Der Alkoholkonsum der Teilnehmer wurde genau dokumentiert. Zunächst wurde eine Fahrt mit 0,0 Promille absolviert und dann jeweils nach Erreichen des nächsten 0,3-Promille-Schritts. Die Fahrten wurden per Kamera aufgezeichnet und nach jeder Fahrt fand eine ärztliche und augenärztliche Untersuchung statt“, erläuterte Brockmann. Die Auswertung der medizinischen Untersuchungen zeigte einen moderaten Anstieg der Ausfälle bis etwa 1,0 Promille. „Danach nimmt die Ausfallrate deutlich zu, um schließlich jenseits von 1,6 Promille nochmals steil anzusteigen“, sagte der Unfallforscher. Die Videobeobachtungen zeigten ein ähnliches Bild: Bei einer sehr starken Streuung, vor allem im unteren Promillebereich, sei eine deutliche Stufe erstmals jenseits von 0,5 Promille erkennbar. Auf diesem Niveau verharre die Leistungsfähigkeit, um erneut eine deutliche Stufe jenseits von 1,1 Promille zu bilden. Bei diesem Wert erreichte kein Proband die Leistungsfähigkeit, die er

ohne Alkohol aufwies. Eine nächste deutliche Stufe war dann ab 1,6 Promille zu erkennen. „Hier liegen alle Werte deutlich unter der Leistungsfähigkeit in nüchternem Zustand“, bilanzierte Brockmann.

Im Ergebnis hätte eine Änderung des in der Rechtsprechung angenommenen Grenzwerts für die Fahruntüchtigkeit von Radfahrern bei 1,6 Promille erfordert, dass nahezu alle Probanden nicht mehr in der Lage gewesen wären, ihr Fahrzeug sicher zu führen. Das konnte aber nicht nachgewiesen werden. „Für eine eventuelle Festsetzung von Grenzwerten im Gesetz gibt die Untersuchung jedoch ausreichend Anhaltspunkte“, stellte Brockmann fest.

1,1 Promille als Grenzwert

Das bestätigte auch Roland Huhn, Rechtsreferent des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC): „Auch wenn im Durchschnitt nur einer von 20 verunglückten Radfahrern unter Alkoholeinwirkung stand, ist das Unfallrisiko deutlich erhöht. Alkoholunfälle haben auch schwerere Folgen. Von einem Gefahrgrenzwert für Radfahrer darf man ähnlich positive Wirkungen wie von der 0,5-Promille-Grenze für

Kraftfahrer erwarten: weniger Alkoholfahrten und –unfälle, langfristig ein Rückgang der durchschnittlichen Alkoholpegel bei Verunglückten, weniger verletzte und getötete Radfahrer.“ Allerdings würde eine Grenze von 0,5 Promille für Radfahrer von der Bevölkerung nicht akzeptiert. Beim Fahrrad sei das Gefährdungspotenzial deutlich geringer als beim Auto. Verkehrsmedizin und Rechtsprechung gingen zudem davon aus, dass ein Fahrrad weniger hohe Anforderungen an seinen Fahrer stelle als ein Kraftfahrzeug.

Der Rechtsexperte wies außerdem darauf hin, dass von den alkoholisierten Radfahrern über 85 Prozent mit hohen Werten von 1,1 Promille oder mehr verunglücken, nur etwa zehn Prozent mit einer Blutalkoholkonzentration zwischen 0,5 und 1,1 Promille. „Unterschiedliche Schwellenwerte für Fahrrad und Kraftfahrzeuge sind auch sinnvoll, um nicht die Einstellung zu fördern, bei gleicher Sanktion könne man angetrunken bequemer und ‚sicherer‘ mit dem Auto statt mit dem Fahrrad fahren“, unterstrich Huhn. Ein Wert von 1,1 Promille wäre aus seiner Sicht eine klare und eindeutige Grenze, ab der man weder Auto noch Fahrrad fahren darf.

Alter allein bedeutet keine höhere Gefährdung

DVR-Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ für junge Wissenschaftler

FOTO > DVR



(v.l.n.r.): Olivia Twrdy, Juliane Brachwitz, Dr. Torsten Kunz, Isabelle-Bianca Hoth, Jochen Lau, Peter Sturmzeit, Prof. Dr. Rüdiger Trimpop und Prof. Dr. Bernhard Schlag.

Der Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ des DVR wurde im Rahmen des 18. Workshops „Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit“ im Institut für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IAG) in Dresden vergeben. Die Auszeichnung umfasst drei Preisträger und ist mit insgesamt 7.500 Euro dotiert.

Den ersten Preis erhielt Peter Sturmzeit von der TU Dresden. Er hat in seiner Arbeit untersucht, ob sich ältere Autofahrerinnen und Autofahrer in ihrem Verhalten während einer Autobahnfahrt systematisch von jüngeren unterscheiden. Als Kriterien wurden defensives Fahren, Höchst- und Durchschnittsgeschwindigkeit, Zahl der Überholvorgänge, die Wahl des Fahrstreifens, regelkonformes Fahren, die Nutzung der Spiegel sowie erhöhte Vorsicht und Rücksichtnahme gewählt. Zudem wurde überprüft, ob zum Beispiel mit Hilfe von Leistungsfähigkeitstests eine Vorhersage des Fahr- und Fahrerhaltens möglich ist. Die Datenerhebung erfolgte dabei über eine 90-minütige Fahrprobe im realen Verkehr (davon 21 Kilometer Autobahn), über Messungen verkehrsrelevanter Kennwerte der funktionalen Leistungsfähigkeit (periphere Wahrnehmung, Reaktionsfähigkeit, Zweihand-Koordination, Sehschärfe und Gesichtsfeld) im Labor und über

Befragungen per Fragebogen (Verkehrsauffassung, Risikobereitschaft im Verkehr, verkehrsrelevante Persönlichkeitseigenschaften). An der Untersuchung nahmen 114 Probanden zwischen 27 und 90 Jahren teil. Zusammenfassend konnte gezeigt werden, dass das Alter allein keine bedeutsamen Gefährdungserhöhungen nach sich zieht, nur in Kombination mit gewissen Faktoren. Auch scheint im Alter bis 75 sogar eine gewisse kompensatorische Vorsicht zu gelten.

Über den zweiten Platz freute sich Isabelle-Bianca Hoth von der Bergischen Universität Wuppertal. Ihre Arbeit untersucht das Risikopotenzial und die Wirkung geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen in Wohnsammelstraßen. Nach einer Literaturrecherche wurden zunächst die Unfälle der Jahre 2008 bis 2012 aus fünf ausgewählten Wohnsammelstraßen mit Tempobegrenzung auf 30 km/h umfangreich analysiert. Hier zeigte sich, dass sich dort überwiegend leichte Unfälle ereignen, besonders an Einengungen und Engstellen. Anschließend wurden verschiedene geschwindigkeitsbeeinflussende Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit hin verglichen. Dabei wurden die Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer gemessen und Verkehrs- und Konfliktbeobachtungen durchgeführt. Wirkungsvoll

erwiesen sich insbesondere der Versatz der Fahrbahn und Rechtsvor-Links-Regelungen sowie unter bestimmten Umständen auch stationäre Geschwindigkeitsmesser und Querschnittsgestaltungen. Aufpflasterungen und Einengungen hingegen wiesen keinen Effekt auf die Geschwindigkeit auf. Am wirkungsvollsten war eine Kombination von Maßnahmen. Diese Erkenntnisse sind – sofern generalisierbar – interessant für die Gestaltung von Straßen mit Geschwindigkeitsbeschränkung.

Die dritte Preisträgerin, Olivia Twrdy von der Friedrich-Schiller-Universität Jena, hat in ihrer Arbeit analysiert, wie sich elektronische Fahrerassistenzsysteme (FAS) auf die Entstehung von Risikokompensation auswirken. Bei fast allen Systemen wurde eine Verhaltensadaptation oder Risikokompensation festgestellt, wenn auch nicht in allen Studien. Die Effekte waren unterschiedlich stark, bei den meisten war ein Sicherheitsnutzen für die Fahrzeugführer zu verzeichnen. Unfallverschiebungen auf schwächere Verkehrsteilnehmer wurden ebenfalls gefunden. Darüber hinaus werden Bedingungen genannt, die die Wahrscheinlichkeit unerwünschter Nebeneffekte reduzieren und somit bereits bei der Gestaltung, Zulassung und Verwendung der FAS berücksichtigt werden sollten. Die Zusammenfassung ist gerade jetzt besonders relevant, da die Automobilindustrie großen Druck ausübt, FAS und vollautomatisiertes Fahren einzuführen, ohne jedoch die Verhaltensseite auch nur annähernd untersucht zu haben.

Die Jury für den Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ setzte sich aus Professor Dr. Rüdiger Trimpop von der Friedrich-Schiller-Universität Jena, Dr. Torsten Kunz, Präventionsleiter der Unfallkasse Hessen, und Jochen Lau, Referatsleiter Unfallprävention – Wege und Dienstwege beim DVR, zusammen.

26.000 Getötete auf den Straßen Europas

Slowakei weist größten Rückgang auf

Im vergangenen Jahr sind in der EU 26.025 Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen, 199.000 wurden schwer verletzt. Zwischen 2010 und 2013 sank die Zahl der Verkehrstoten in Europa um durchschnittlich 18 Prozent. Mit Blick auf das von der EU verfolgte Ziel, bis 2020 die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten zu halbieren, hat die Slowakei die größten Fortschritte erzielt: Die Zahl der Getöteten konnte von 2010 bis 2013 um 37 Prozent reduziert werden. Dies geht aus dem aktuellen PIN-Report des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC (European Transport Safety Council) hervor. Auch Spanien, Griechenland und Portugal konnten in diesem Zeitraum die Zahl der Todesopfer um mehr als 30 Prozent verringern. Allerdings schreitet die Entwicklung in einigen Ländern deutlich langsamer voran. Deutschland weist einen Rückgang von acht Prozent auf. In Finnland, Schweden und Serbien gingen die Zahlen um weniger als fünf Prozent zurück, in Estland und Malta sind sie sogar leicht gestiegen.

Betrachtet nach Bevölkerungszahlen kamen im vergangenen Jahr

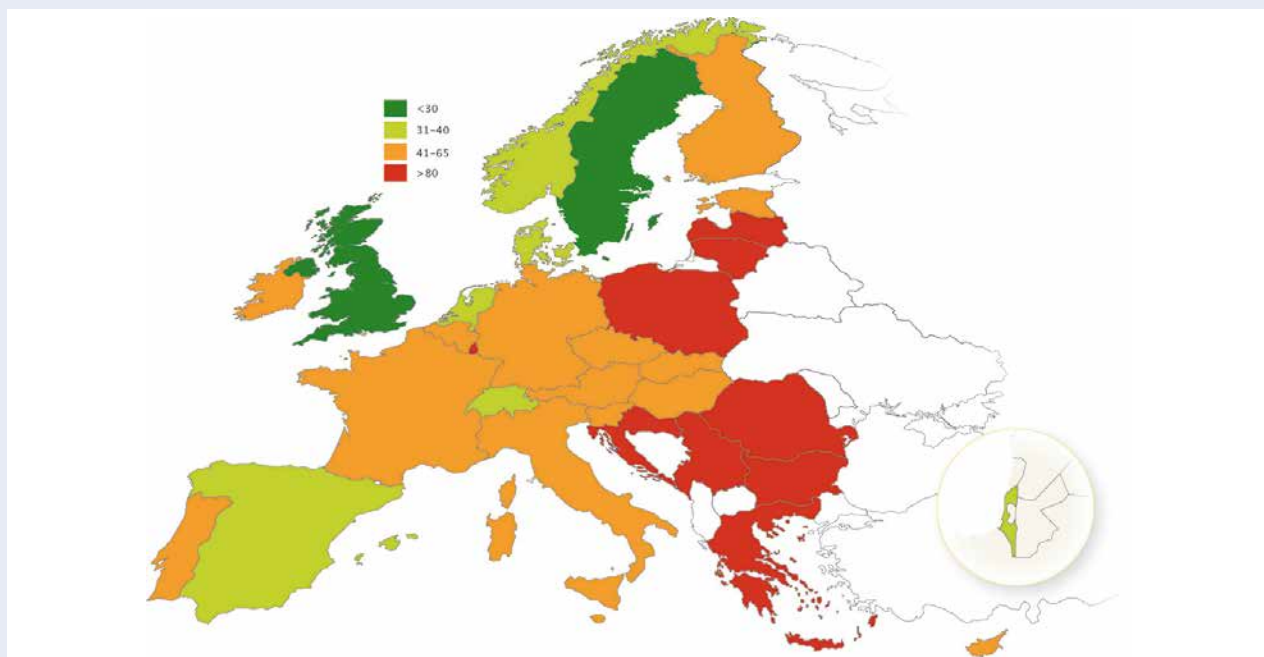
europaweit 51 Menschen je eine Million Einwohner bei Verkehrsunfällen ums Leben. 2013 lag dieser Wert bei 63 Getöteten. Deutschland belegt in dieser Statistik, gemeinsam mit der Slowakei und Irland, den sechsten Platz und verzeichnete 41 Verkehrstote je eine Million Einwohner. Noch weniger Getötete, bezogen auf die Bevölkerungsgröße, registrierten Schweden (27), Großbritannien, die Schweiz, die Niederlande, Irland, Dänemark und Spanien. Schlusslicht ist Rumänien mit 92 Todesopfern je eine Million Einwohner.

„Es liegt in unserer Gesamtverantwortung, auf den Tag hinzuwirken, an dem Getötete im Straßenverkehr der Vergangenheit angehören“, sagte ETSC-Geschäftsführer Antonio Avenoso bei der Vorstellung des PIN-Reports. Gleichzeitig unterstrich er den Appell des ETSC, die Entwicklung der Schwerverletzten stärker in der nationalen wie europäischen Maßnahmenplanung zu berücksichtigen. Avenoso wiederholte die Forderung des ETSC, die Zahl der Schwerverletzten innerhalb der EU von 2015 bis 2020 um 35 Prozent zu reduzieren: „Das ist ein ehrgeiziges,



aber erreichbares Ziel für die EU-Mitgliedstaaten.“ Er erwartet auch von der Europäischen Kommission weitergehende Vorschläge zur Verbesserung der Situation.

Der PIN-Report berücksichtigt die Verkehrsunfallstatistiken der 28 EU-Mitgliedstaaten sowie die Daten von Israel, Norwegen, Serbien und der Schweiz. Weitere Informationen unter <http://etsc.eu/slovakia-leads-on-cutting-road-deaths/>.



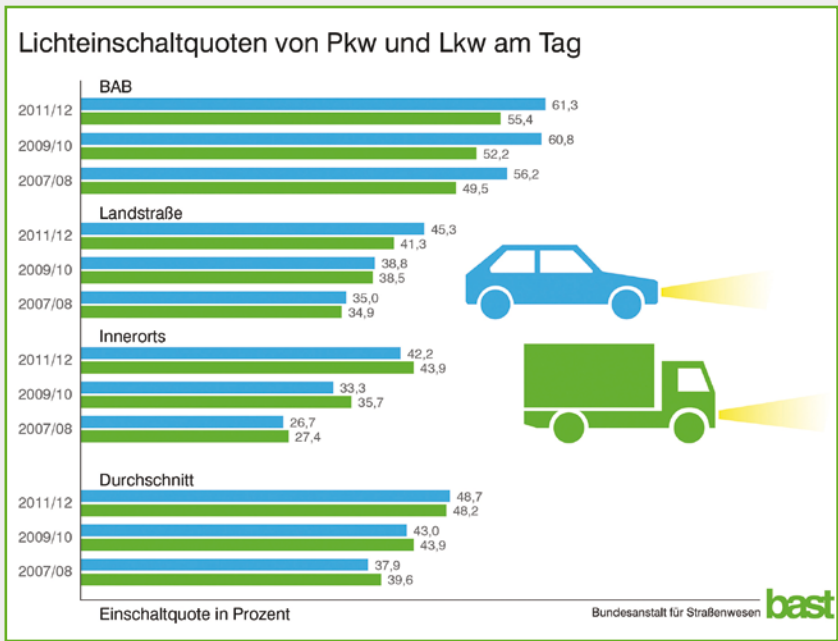
Im Straßenverkehr Getötete pro eine Million Einwohner

GRAFIK > ETSC

EUROPA

DVR-report 1/2/2014

Lichteinschaltquoten am Tag steigen



Fast die Hälfte aller Autofahrer ist am Tag mit Licht unterwegs. Das ist das Ergebnis einer aktuellen Erhebung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST). Seit dem 1. Oktober 2005 wird das Fahren mit Licht am Tag – mit Abblendlicht oder speziellen Tagfahrleuchten – vom Bundesverkehrsministerium für alle Kraftfahrzeuge empfohlen. Seitdem wird regelmäßig überprüft, inwieweit diese Empfehlung seitens der Kraftfahrer befolgt wird.

In allen Ortslagen fahren seit der ersten Erhebung bis zur aktuellen Erhebung 2012 immer mehr Fahrzeuge mit Licht am Tag: Die Gesamteinschaltquote stieg bei Pkw von 38 auf 49 Prozent, bei Lkw von 40 auf 48 Prozent. Auffällig ist, dass die Quote auf Autobahnen bei Pkw deutlich höher liegt als bei Lkw.

Sicherung im Fahrzeug 2013

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) führt seit Mitte der 1970-er Jahre kontinuierlich repräsentative Verkehrsbeobachtungen im gesamten Bundesgebiet durch, bei denen auch die Sicherungsquoten in Fahrzeugen erfasst werden.

Die Quote aller erwachsenen Pkw-Insassen (Fahrer, Beifahrer und Fondinsassen), die mit einem Gurt gesichert

waren, lag 2013 im Querschnitt aller Straßen bei 97 Prozent. Sie hat sich damit gegenüber den Vorjahren um einen Prozentpunkt verringert.

Die Gesamtsicherungsquote von Kindern in Pkw lag 2013 im Querschnitt aller Straßenarten bei 98 Prozent und hat sich damit gegenüber dem Vorjahr ebenfalls um einen Prozentpunkt verringert. Auf Autobahnen

waren wie im Vorjahr 100 Prozent, auf Landstraßen 98 Prozent und im Innerortsbereich 97 Prozent der Kinder im Pkw gesichert.

Der Anteil der Verwendung von Kinderrückhaltesystemen lag auf Landstraßen bei 85 Prozent (2012: 90 Prozent). Innerorts wurden 82 Prozent (2012: 83 Prozent) der Kinder mit Kinderrückhaltesystemen gesichert.



Gut gesichert unterwegs

Auf Landstraßen wurden 18 Prozent, auf Innerortsstraßen 24 Prozent der Kinder ab sechs Jahren mit Erwachsenengurten und damit nicht altersgerecht gesichert. Ein Prozent dieser Altersgruppe war völlig ungesichert. Wenngleich die Gesamtsicherungsquote in dieser Altersgruppe gegenüber 2012 annähernd konstant geblieben sind, sind insbesondere auf den Landstraßen deutlich weniger Kinder altersgerecht gesichert.

Die Gesamtsicherungsquote von Fahrern im Güterkraftverkehr lag im Verkehrsschnitt (Autobahnen, Landstraßen) wie im Vorjahr bei 86 Prozent. Auf Autobahnen waren 89 Prozent, auf Landstraßen 82 Prozent der Fahrer mit einem Gurt gesichert.

Fußgängerunfälle vermeiden

Bei einem internationalen Workshop in der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurde die Erkennbarkeit von Dummies durch Notbremsassistenzsysteme überprüft. Diese Assistenzsysteme sollen helfen, Unfälle zu vermeiden, indem sie Fußgänger auf der Fahrbahn erkennen und bei Bedarf das Fahrzeug abbremsen. Die Tests, an denen nahezu alle

namhaften Fahrzeughersteller und Zulieferer teilnahmen, zeigten, dass die Entwicklung von Fußgängerdummies auf dem besten Weg ist. Eine Einführung dieser Tests bei der Sternbewertung durch die Verbraucherschutzorganisation Euro NCAP zum Jahreswechsel 2016 ist damit aus heutiger Sicht durchaus realistisch.

FOTOS > BASt



Messung der menschlichen Radarrückstrahlung im Vergleich mit dem Dummy



Fußgängerdummy bei einer Messung

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 1/2/2014, 44. 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, GWM, Polizei Hildesheim,
Runter vom Gas

Konzeption und Gestaltung:

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

Druck:

Bonifatius GmbH
Paderborn

ISSN: 0940-9025

Der „DVR-report“ ist jeweils zu einem Drittel vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 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:

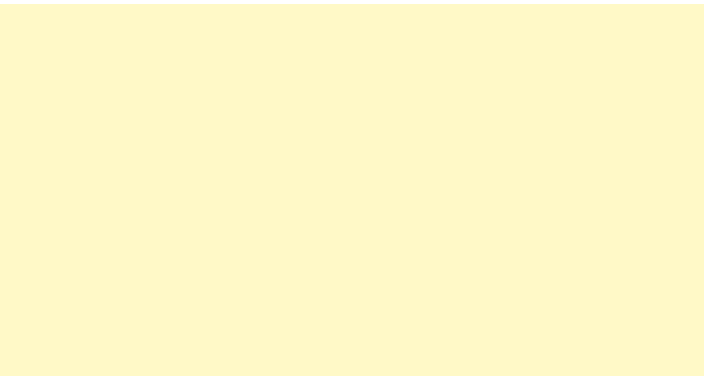
Per Fax: Adressaufkleber und
Änderungswunsch an (0228) 40001-67
Per E-Mail: mfrankenstein@dvr.de

WISSENSCHAFT

DVR-report 1/2/2014

G 3169 F

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

An advertisement featuring four young women sitting in the front and back seats of a car. They are all smiling and laughing, creating a joyful atmosphere. The car's interior, including the steering wheel and seatbelts, is visible. The background shows a bright, sunny day with a blurred view of a road and other vehicles.

**Einer ist abgelenkt,
vier sterben**

**RUNTER
VOM GAS**

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

UK.BG