

DVR

report

3/2016

Fachmagazin

für Verkehrssicherheit

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.



Im Blickpunkt

Aggression im
Straßenverkehr

Aktuell

„WEIL LEBEN SCHÖN IST“

Mitglieder

Vorbildliche Retter in der Not

Wissenschaft

Das Fahrzeug als Chauffeur –
Chance oder Risiko?

Wenn der unsichtbare Helfer Leben rettet

Aus mangelndem Sicherheitsabstand resultierende Auffahrunfälle passieren immer noch viel zu häufig auf unseren Straßen. Im Jahr 2015 waren 14 Prozent der mehr als 300.000 registrierten Unfälle mit verletzten oder getöteten Menschen auf mangelnden Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug zurückzuführen. Der DVR empfiehlt daher, alle neuen Pkw und leichte Lkw serienmäßig mit Notbremsassistenten auszustatten.

Bei einer drohenden Kollision warnen Notbremsassistentensysteme zunächst. Reagiert der Fahrer nicht, bremst das System selbstständig. Dadurch können Unfallfolgen gemindert und im Idealfall Unfälle verhindert werden. Notbremsassistentensysteme senken die Anzahl schwerer Unfälle und die damit verbundene Zahl Verletzter und Getöteter. Sie retten damit Leben.

Nach unseren Schätzungen können die modernen unsichtbaren Helfer bei flächendeckender Ausstattung je nach Funktionsumfang 20 bis 40 Prozent der Unfälle, bei denen ein Fahrzeug auf ein anderes auffährt und Personen zu Schaden kommen, positiv beeinflussen oder verhindern. Wir unterstützen daher die Pläne der Europäischen Kommission, im Rahmen der „General Safety Regulation“ Notbremsassistentensysteme zukünftig verpflichtend für Neufahrzeuge in der Europäischen Union vorzuschreiben.

Für schwere Lkw und Busse gibt es schon seit November 2015 die Einbaupflicht für Notbremsassistenten. Die Erfahrungen sind sehr positiv. Allerdings reichen die Regelungen für die schweren Lkw und Busse nicht aus. Die nach den jetzigen Regelungen noch akzeptierte Kollisionsgeschwindigkeit von 60 bis 70 km/h auf zum Beispiel einen stehenden Pkw am Stauende ist zu hoch. Da heute schon viele Lkw-Hersteller bessere Systeme anbieten, sollte die zugelassene Auffahrgeschwindigkeit wesentlich stärker reduziert werden. Außerdem ist es wichtig, dass die Notbremsysteme ständig eingeschaltet sind.

Darüber hinaus sollten Notbremsassistentensysteme nicht nur Fahrzeuge, sondern in Zukunft auch Fußgänger und Fußgängerinnen sowie Rad- und Motorradfahrende erkennen. Die Warnung vor einer Kollision sollte um eine zeitlich vorgelegte Information über den aktuellen Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug ergänzt werden.

Berufskraftfahrende müssen darüber aufgeklärt werden, wie Notbremsassistentensysteme funktionieren und wie durch deren Einsatz zahlreiche Unfälle vermieden und die eigene Sicherheit erhöht werden kann. Die Richtlinien für die Berufskraftfahrer-Weiterbildung müssen überarbeitet und sich an technischen Neuerungen wie Fahrerassistenzsystemen und speziell dem Notbremsassistentensystem orientieren.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre, herzlichst, Ihr



Sven Rademacher, Chefredakteur
srademacher@dvr.de



Danner-Medaille in Gold für Dr. Walter Eichendorf

Für seine Verdienste um die Verkehrssicherheit in Deutschland und Europa ist DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf ausgezeichnet worden. In einem Festakt auf Schloss Ettlingen bei Karlsruhe erhielt Dr. Eichendorf die Senator-Lothar-Danner-Medaille in Gold des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (BADs).

In seiner Laudatio hob der Präsident des BADs, Dr. Peter Gerhardt, zunächst die intensive Zusammenarbeit zwischen dem als Dachverband fungierenden DVR und dem BADs hervor: „So wie wir aufgrund unserer satzungsgemäßen Aufgaben und Ziele eine jahrzehntelange vertrauensvolle Zusammenarbeit mit allen Organisationen, die im Bereich der Verkehrssicherheit tätig sind, pflegen, gehört der DVR an oberster Stelle dazu.“

An Dr. Eichendorf persönlich gewandt, sagte Gerhardt: „Sie haben im Vorstand entscheidend dazu beigetragen, dass es zur Forderung eines bußgeldbewehrten generellen Alkoholverbots im Straßenverkehr kam.“ Der BADs verfolge dieses Ziel seit langem. „Mit der gemeinsamen Forderung von DVR, Deutscher Verkehrswacht und BADs, kein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr unter der

Wirkung von Alkohol führen zu dürfen und Verstöße als Ordnungswidrigkeit zu ahnden, sind wir diesem Ziel und damit der Verbesserung der Verkehrssicherheit ein großes Stück näher gekommen“, so Gerhardt weiter.

Dr. Eichendorf bezeichnete die Senator-Lothar-Danner-Medaille als eine der wichtigsten Auszeichnungen für Verdienste um die Verkehrssicherheit in Deutschland. „Mir persönlich ist die Verknüpfung dieser Auszeichnung mit der Philosophie des BADs wichtig, der engagiert für ein Alkoholverbot im Straßenverkehr kämpft. Dies deckt sich mit der Position des DVR ebenso wie mit meiner persönlichen Bewertung: Wer fährt, trinkt nicht – und wer trinkt, fährt nicht.“



BADs-Präsident Dr. Peter Gerhardt (r.) gratuliert DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Foto: BADs

Inhaltsverzeichnis

EDITORIAL	2
RUNDSCHAU	3
AKTUELL	6
MITGLIEDER	8
IM BLICKPUNKT	14
INTERVIEW	18
JOURNAL	20
EUROPA	24
WISSENSCHAFT	25
IMPRESSUM	27

„Willkommen und mobil – sicher unterwegs in NRW“

Wie kann Zugewanderten eine sichere Verkehrsteilnahme ermöglicht werden? Unter dem Titel „Willkommen und mobil – sicher unterwegs in NRW“ trafen sich in Münster erstmals 150 Fachleute aus Integrationsvereinen, Kommunen, Polizeibehörden, Verkehrswachten und Verkehrsunternehmen zu einer landesweiten Informationsveranstaltung und tauschten sich über Erfolgsfaktoren und Hemmnisse der Verkehrssicherheitsarbeit für Geflüchtete und Zugewanderte aus. Veranstalter war das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ im Auftrag des

NRW-Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr, des Ministeriums für Inneres und Kommunales sowie der Westfälischen Provinzial Versicherung AG und der Landesverkehrswacht NRW in Kooperation mit dem DVR.

Die Teilnehmenden bekamen Informationen über Handlungsmöglichkeiten, Best-Practice-Beispiele sowie Informations- und Schulungsmaterialien zur Gestaltung von Radfahrkursen oder Mobilitätsschulungen. Zudem erhielt jede Gebietskörperschaft

einen kostenfreien Schulungskoffer, der unter anderem Ankündigungs- und Informationsplakate, Broschüren, Flyer, Schautafeln und Präsentationen enthält.

Der DVR unterstützt die Initiative und steuerte je 5.000 Exemplare der Broschüren „Unterwegs in Deutschland“ und „Fahrrad fahren in Deutschland“ bei, die in Zusammenarbeit mit der Deutschen Verkehrswacht (DVW), der Unfallforschung der Versicherer (UDV) sowie den Berufsgenossenschaften und Unfallkassen entwickelt wurden.

DVR-Seminare „Sichere Straßen für den Fußverkehr“

Das Zufußgehen ist besonders in Städten die häufigste Art der Fortbewegung. In Untersuchungen zum Unfallgeschehen mit Fußgängerinnen und Fußgängern zeigt sich allerdings, dass die Gestaltung der Infrastruktur oft nicht den Empfehlungen des aktuellen Regelwerks entspricht. Der DVR hat deshalb in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Institut für Urbanistik (DIfU) und mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ein praxisorientiertes Seminar rund um die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr entwickelt.

Die eintägigen Veranstaltungen richten sich an Fachpersonal aus der Kommunalverwaltung und -politik, an Expertinnen und Experten aus Planungsbüros

und Verbänden sowie Akteure aus dem Bereich der Nahmobilität. Im Mittelpunkt stehen infrastrukturelle Maßnahmen ebenso wie die Planung sicherer Fußverkehrsanlagen. Weitere zentrale Elemente der Seminare sind das Vermitteln von Regelwerken und Rechtsvorschriften sowie Erkenntnisse aus der Unfallforschung. Durch die gemeinsame Bearbeitung von Planungsbeispielen und den Erfahrungsaustausch untereinander wird der Praxisbezug gefördert.



Die DVR-Seminare „Sichere Straßen für den Fußverkehr“ liefern praxisorientiertes Wissen. Foto: DVR

In diesem Jahr stehen vier Veranstaltungen auf dem Programm:

- 22. November 2016, München
- 30. November 2016, Berlin
- 6. Dezember 2016, Köln
- 7. Dezember 2016, Dortmund

„Deutschlands beste Autofahrer“

Markus Dewald und Heidrun Kuhlmann gewinnen Fahrsicherheitsaktion



Bei der Preisverleihung (v.l.n.r.): Marion Berthold (2. Platz), Christian Kellner (Hauptgeschäftsführer DVR), Wilhelm Hülsdonk (Vizepräsident Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe), Ulrich Kunzi (2. Platz), Michael Odenwald (Staatssekretär Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur), Jörg Walz (Leiter Kommunikation Automotive Schaeffler AG), Heidrun Kuhlmann (1. Platz), Christian Mathes (Manager Motorpresse DACH Bridgestone), Markus Dewald (1. Platz), Brigitte Märtens (Berliner Automobilclub), Andreas Marx (Direktor Product Marketing Opel/Vauxhall), Alexander Cohrs-Henschel (Stellvertreter des Chefredakteurs AUTO BILD), Johannes Vossebrecher (Geschäftsführer DEKRA) *Foto: AUTO BILD*

Mehr Sicherheit auf den Straßen – das ist das Ziel von „Deutschlands beste Autofahrer“. Von Mai bis September 2016 hat die Tournee an 25 Tagen und vier Vorrundenorten in ganz Deutschland haltgemacht. Im großen Finale am 21. Oktober 2016 in Linthe bei Berlin bewiesen Markus Dewald und Heidrun Kuhlmann das beste Fahrgeschick. Sie gewannen je einen Opel Astra im Wert von 25.000 Euro. Europas größte Fahrsicherheitsaktion wurde zum 28. Mal von der Fachzeitschrift AUTO BILD, dem DVR und weiteren Aktionspartnern ausgerichtet. Schirmherr von „Deutschlands beste Autofahrer“ ist Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt.

Auf der Abschlussgala im Journalisten-Club der Axel Springer SE in Berlin ehrten die Organisatoren das Fahrgeschick der Teilnehmerinnen und Teilnehmer in den Vorrunden und beim spannenden Finale. Alexander Cohrs-Henschel, Stellvertreter des Chefredakteurs AUTO BILD, zeigte sich überzeugt: „Die Finalistinnen und Finalisten unserer Fahrsicherheitsaktion haben gezeigt, dass sie ihr Fahrzeug beherrschen. Wer so weit gekommen ist, ist ohne Frage ein sicherer Autofahrer oder eine sichere Autofahrerin – und somit ein Vorbild im Straßenverkehr.“

Im Abschlusswettbewerb stellten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihr Können in zahlreichen praktischen

Übungen unter Beweis. Dazu gehörten ein Offroad-Parcours, eine Verbrauchsmessfahrt, eine Zielbremsung, Bremsen und Ausweichen auf glatter Fahrbahn, Handling sowie der ungebremste Spurwechsel. Veranstaltungspartner Opel stellte die Autos zur Verfügung. Zuvor musste eine Theorieprüfung absolviert werden.

Die zweitbeste Autofahrerin und der zweitbeste Autofahrer erhielten jeweils einen Vespa-Motorroller. Die Drittplatzierten freuten sich über Karten für ein DTM-Wochenende inklusive Übernachtung. Zu den weiteren Preisen gehörten unter anderem Reisen, Reifensätze und Service-Gutscheine für das eigene Auto.

„WEIL LEBEN SCHÖN IST – Runter vom Gas!“ : BMVI/DVR-Verkehrssicherheitskampagne ruft zum Mitmachen auf

Neue Autobahnplakate zeigen schöne Momente, für die es sich zu leben lohnt
– und werben erstmals auch online für mehr Verkehrssicherheit



Fotos: Runter vom Gas

Von Carla Bormann

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der DVR haben neue Plakate für die Autobahnen und Rastanlagen entwickelt. Die Autobahnplakate sind Bestandteil der gemeinsamen Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ des BMVI und des DVR. Die Plakatierung wird von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) unterstützt. Unter dem Motto „WEIL LEBEN SCHÖN IST“ zeigen emotionale Momentaufnahmen, etwa Bilder von einem lachenden Baby oder von glücklichen Freunden und Partnern, was Verkehrsteilnehmende durch überhöhte Geschwindigkeit verlieren können.

„Das Leben ist zu schön, um es leichtfertig aufs Spiel zu setzen. Das ist die klare Botschaft unserer neuen Kampagne“, sagt Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur. „Wir wollen alle Verkehrsteilnehmer daran erinnern, warum sie eigentlich unterwegs sind, nämlich um gesund anzukommen und weiterhin tolle Momente zu erleben.“

Neben drei Motiven auf rund 700 Plakatflächen entlang der Autobahnen ist die Kampagne erstmals mit einer Mitmachaktion auch auf Facebook und anderen Onlinemedien präsent. Hier rufen zahlreiche weitere Motive und ein Video mit

den Kampagneninitiatoren und prominenten Unterstützern wie Star-Frisör Udo Walz, den Schauspielern Hardy Krüger Jr. und Raúl Richter sowie der The Voice of Germany-Gewinnerin Jamie-Lee Kriewitz dazu auf, mit eigenen Fotos zu zeigen, dass es sich lohnt, runter vom Gas zu gehen. Unter allen Teilnehmenden auf www.dafuer.runtervomgas.de werden ein Reisegutschein und Sachpreise ausgelobt.

„Auf diese Weise kann jeder zum Teil unserer Kampagne werden und sein persönliches Zeichen gegen zu schnelles Fahren setzen“, sagt DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. „Die stärkere Onlinepräsenz soll dazu beitragen, noch mehr Menschen für die Verkehrssicherheit zu sensibilisieren – auch fernab der Autobahn.“

Um auch die schwer erreichbare Zielgruppe „notorischer Raser“ im Internet anzusprechen, werden die Videos bei YouTube gezielt vor beliebte Clips der Raser-Szene, wie Tuning-Tutorials oder selbstgedrehte riskante Geschwindigkeitsmanöver, geschaltet.



Die Aktion zur neuen Autobahnplakatierung ist Teil einer stärkeren Onlineausrichtung von „Runter vom Gas“. Seit Juli macht die neue Webseite www.runtervomgas.de mit Reportagen, Trendgeschichten und interaktiven Inhalten das Thema Verkehrssicherheit

erlebbar. Auch auf dem dazugehörigen Facebook-Kanal wird über aktuelle Themen und Aktionen berichtet.

Weitere Informationen zu „Runter vom Gas!“ und zur Mitmachaktion „WEIL LEBEN SCHÖN IST“ unter www.runtervomgas.de www.facebook.com/runtervomgas

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



Radverkehr und E-Bikes im Fokus

9. ADAC/BAST-Symposium „Sicher Fahren in Europa“



Eröffneten das Symposium (v.l.n.r.): Ulrich Klaus Becker (ADAC-Vizepräsident für Verkehr), Szabolcs Schmidt (Leiter Straßenverkehrssicherheit, Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission), Guido Zielke (Unterabteilungsleiter Straßenverkehr im BMVI) und Michael Rohloff (Vertreter des Präsidenten der BAST) Foto: BAST

Die Verkehrssicherheit von Fahrradfahrenden stand im Fokus des 9. ADAC/BAST-Symposiums „Sicher Fahren in Europa“. Internationale Verkehrssicherheitsexperten tauschten am 11. Oktober 2016 in Berlin ihre Erkenntnisse aus.

In einem Punkt waren sich alle Fachleute einig: Der Radverkehr muss sicherer werden. In einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) wurden Herausforderungen identifiziert und Maßnahmen für die Verkehrssicherheitsarbeit abgeleitet. Dazu gehört etwa die Aufklärung über Fehlverhalten durch Verkehrssicherheitskampagnen oder spezielle Trainingsangebote für ältere Fahrradfahrende.

Guido Zielke, Unterabteilungsleiter Straßenverkehr im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), thematisierte die Schwerpunkte von Fahrradunfällen innerorts und in der speziellen Altersgruppe der Älteren. Er betonte die Notwendigkeit einer übergreifenden Zusammenarbeit. Der Bund leiste neben seinen fast 100 Millionen Euro umfassenden Investitionsmitteln für Radwege an Bundesverkehrsweegen auch Radverkehrsfördermaßnahmen und Verkehrssicherheitsaufklärung.

Im Rahmen des Symposiums wurden die Ergebnisse einer aktuellen Studie aus den Niederlanden zur Ablenkung von Radfahrenden sowie Fußgängern und Fußgängerinnen durch Smartphones

vorgelegt. Zudem wurden Unfälle mit dem E-Bike beleuchtet und Maßnahmen zu deren Vermeidung diskutiert. Eines von vielen Ergebnissen einer neuen Schweizer Studie ist beispielsweise die Frage nach der Notwendigkeit höherer Sicherheitsstandards. In einer belgischen Untersuchung wurden die Auswirkungen der elektrischen Unterstützung beim Radfahren untersucht.

Ein weiteres Thema waren Kollisionen zwischen Radfahrenden und rechts abbiegenden Lkw, die in der Regel schwerwiegende Folgen für die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden haben. Abhilfe könnte ein Totwinkel-Fahrerassistenzsystem schaffen, das bei den Vereinten Nationen in Genf bereits vorgestellt wurde. Ziel ist es, eine UN-Regelung zu definieren, um diese Unfälle künftig zu vermeiden. Solche Systeme werden bereits durch das Förderprogramm De-minimis des BMVI gefördert.

Darüber hinaus wurde eine Studie des ADAC zu Potenzialen und Einsatzgrenzen von Radschnellwegen vorgestellt.

Umstritten ist nach wie vor, ob eine gesetzliche Helmpflicht effektiv und sinnvoll sein kann. Selbst wenn Helm-Befürwortende freiwillig nie ohne fahren, wurden in der abschließenden Podiumsdiskussion die zahlreichen Aspekte des Helmtragens lebhaft diskutiert.

Sicherheit auf zwei Rädern

11. Internationale Motorradkonferenz des ifz



Eröffnung der Konferenz durch ifz-Forschungsleiter Matthias Haasper Foto: ifz

Traditionell im Vorfeld der INTERMOT in Köln fand im Oktober die inzwischen elfte Auflage der Internationalen Motorradkonferenz des Instituts für Zweiradsicherheit (ifz) statt. Mehr als 150 Motorradfachleute unterschiedlicher Fachrichtungen aus 18 Nationen kamen zum diesjährigen Fachkongress zusammen, der in seiner Themenvielfalt rund um das Schwerpunktthema Motorrad einzigartig ist.

Im Mittelpunkt der Konferenz standen auch in diesem Jahr wieder Fachbeiträge, die der wissenschaftliche Beirat der ifz-Konferenz vorab aus zahlreichen eingereichten Abstracts ausgewählt hatte. Neben eher klassischen Verkehrssicherheitsthemen, wie zum Beispiel der Auswertung der ifz-eigenen Versuchsreihe „Bremsen oder Ausweichen? Oder beides?“ oder der Studie des französischen Verkehrssicherheitsinstituts IFSTTAR über Kurventechniken, stand besonders das „zukünftige“ Fahren im Fokus und war auch ein

zentrales Thema der Round-Table-Diskussion. Erörtert wurden Potenziale zur Verbesserung der Sicherheit durch die digitalisierte Welt, zum Beispiel die Vernetzung motorisierter Zweiräder mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Hier ging es um Feedback-Systeme, in denen Informationen zwischen Mensch, Fahrzeug und dem eigenen Fahrkönnen ausgetauscht werden können.

Weitere Themen waren motorradfreundliche Schutzplanken, die Auswirkungen eines Motorradhelms auf die Verletzungsschwere oder die Analyse unterschiedlicher Fahrmanöver in einer Gefahrensituation. Informiert wurden die Konferenzteilnehmer und -teilnehmerinnen auch über das Unfallgeschehen in Brasilien und die Erfahrungen, die man in Belgien mit der Staudurchfahrt von Motorrädern gesammelt hat. Technische Neuerungen, die Fahren im Verkehrsgeschehen unterstützen, und Sicherheitsaspekte im Umgang mit Elektromotorrädern rundeten das Programm ab.

Die ersten Eindrücke vom zukünftigen Motorradfahren konnten schließlich nach Tagungsende auf der beginnenden INTERMOT eingefangen werden, wo einige der zweirädrigen Premieren bereits jetzt mit vormals futuristischen technischen Systemen ausgestattet sind, um bei aller Freude am Fahren die Sicherheit nicht außer Acht zu lassen.

Insgesamt bot die Internationale Motorradkonferenz wieder ein willkommenes Get-Together. Das ifz konnte dabei auf die Unterstützung der amerikanischen Motorcycle Safety Foundation (MSF, Irvine), des europäischen Motorrad-Herstellersverbandes ACEM (European Association of Motorcycle Manufacturers), des deutschen Industrieverbandes Motorrad (IVM), des DVR und der Koelnmesse bauen.

Die Ergebnisse und Tagungsbeiträge veröffentlicht das ifz in seinem neuen Forschungsheft Nr. 17. Nähere Informationen unter www.ifz.de.



Unterfahrschutz in Kurven erhöht die Sicherheit. Foto: DVR

Fast drei Viertel der untersuchten Fahrzeuge mit Mängeln

Bilanz der zehnten Auflage des DEKRA SafetyCheck

Rund 15.000 junge Fahrerinnen und Fahrer nahmen am diesjährigen DEKRA SafetyCheck teil. 73 Prozent der untersuchten Autos wiesen Mängel auf. Die Fahrzeuge waren im Schnitt 12,3 Jahre alt – und damit drei Jahre älter als deutsche Pkw im Durchschnitt. Mit zunehmendem Fahrzeugalter stieg die Mängelquote stark an. Erhöht hat sich jedoch auch die Zahl der Autos mit elektronischen Sicherheitssystemen. Das ist die Bilanz der zehnten Auflage der Verkehrssicherheitsaktion SafetyCheck, die die Sachverständigenorganisation DEKRA in Kooperation mit der Deutschen Verkehrswacht und dem DVR veranstaltet.

Die Mängelquote lag bei den weniger als drei Jahre alten Fahrzeugen bei 28 Prozent. Bei Autos im Alter von

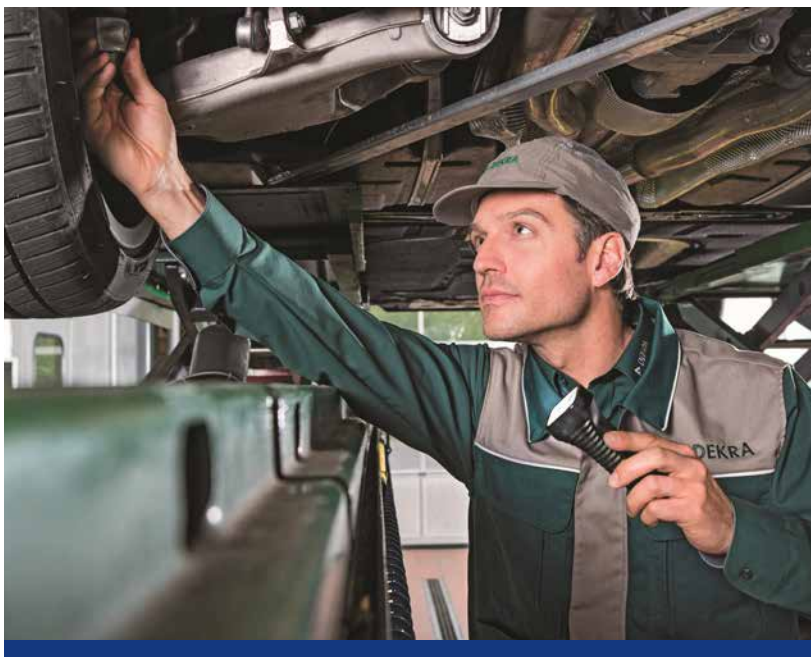
sieben bis neun Jahren waren zwei Drittel der Fahrzeuge mangelbehaftet. In der Gruppe der 13- bis 15-jährigen Fahrzeuge wurden an acht von zehn Autos Mängel festgestellt.

46 Prozent aller Fahrzeuge wiesen Schäden an Fahrwerk, Rädern/Reifen und Karosserie auf. 40 Prozent der Autos rollten mit Mängeln an Beleuchtung, Elektrik und Elektronik zum SafetyCheck, an 33 Prozent fanden sich Schäden an der Bremsanlage.

Neun von zehn Fahrzeugen waren mit ABS ausgestattet, ähnlich viele Autos hatten Airbag an Bord. Sechs von zehn Fahrzeugen waren mit ESP/ASR ausgerüstet. Nur 6,4 Prozent der untersuchten Fahrzeuge hatten keines der drei Sicherheitssysteme.

„Die Geschichte der Aktion SafetyCheck in den vergangenen zehn Jahren zeigt ganz deutlich: Beim Einsatz für die Verkehrssicherheit sind Beharrlichkeit und Geduld gefragt. Nachhaltige Wirkungen zeigen sich langsam“, sagte Dr. Gerd Neumann, Vorsitzender der Geschäftsführung der DEKRA Automobil GmbH. So sei bei der Mängelquote der untersuchten Fahrzeuge eine leicht abnehmende Tendenz zu verzeichnen: „Vor fünf Jahren lag die Quote noch bei 81 Prozent, heute sind es noch 73 Prozent. Das macht einerseits Mut. Andererseits bedeuten diese Zahlen aber auch: Immer noch stellen unsere Sachverständigen fast bei drei von vier Fahrzeugen technische Mängel fest. Es bleibt also noch viel zu tun.“

Die Initiatoren des SafetyCheck wollen junge Fahrerinnen und Fahrer für die Bedeutung der technischen Fahrzeugsicherheit sensibilisieren, ebenso wie für die Risiken des Straßenverkehrs insgesamt. Denn nach wie vor ist in Deutschland das Risiko der 18- bis 24-Jährigen, bei einem Verkehrsunfall getötet zu werden, fast doppelt so hoch wie im Bevölkerungsdurchschnitt. „Mit dem kostenlosen Fahrzeug-Check und der Beratung durch Experten leisten die Deutsche Verkehrswacht, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und DEKRA einen wichtigen Beitrag für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Die Aktion weckt Aufmerksamkeit für das Thema, richtet sich gezielt an junge Menschen und schafft einen praktischen Nutzen“, so der Schirmherr des DEKRA SafetyCheck, Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt.



Technische Begutachtung des Fahrzeugs durch den DEKRA-Experten Foto: DEKRA

Vorbildliche Retter in der Not

„Kavaliere der Straße“ in Koblenz ausgezeichnet



Auszeichnung der „Kavaliere“ auf der Festung Ehrenbreitstein Foto: DVR

Auf der Autobahn A 8 München in Richtung Stuttgart ist ein Motorradfahrer an der Anschluss-Stelle Langwied unterwegs. Ohne Fremdeinwirkung stürzt er unvermutet auf der linken Fahrbahn. Mit gebrochenem Arm und einem Beinbruch bleibt er dort hilflos liegen. Natalie Falk aus Sulzemoos beobachtet die Situation und reagiert blitzschnell: Sie bringt ihren Wagen auf dem Beschleunigungsstreifen der Anschlussstelle zum Stehen, läuft zum Verletzten und zieht ihn mit aller Vorsicht über die Fahrbahn aus dem Gefahrenbereich. Danach leistet sie Erste Hilfe. „Durch das schnelle Handeln von Frau Falk konnte vermutlich verhindert werden, dass der Mann auf der Überholspur überrollt wurde“, schreibt dazu die

Verkehrspolizeiinspektion Fürstenfeldbruck an die „Süddeutsche Zeitung“, die Natalie Falk für die Auszeichnung „Kavalier der Straße“ benannt hat.

Als „vorbildliche Retterin in der Not“ und würdige Trägerin der Auszeichnung bezeichnete sie Gerd Brunner, Mitglied der „Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen ‚Kavalier der Straße‘ im DVR“ und ehemaliger stellvertretender Chefredakteur der „Passauer Neuen Presse“, in seiner Laudatio.

Insgesamt 28 Frauen und Männer wurden im Rahmen der 57. Jahrestagung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen auf der Festung Ehrenbreitstein in Koblenz für ihre Tatkraft

und Zivilcourage als „Kavaliere der Straße“ ausgezeichnet. Ausgerichtet wurde die Jahrestagung von der „Rhein-Zeitung“.

Deren Chefredakteur Christian Lindner lobte die weiblichen und männlichen Kavaliere, die nicht weggeschaut, sondern beherzt und mutig gehandelt haben. „Und das in Zeiten, in denen Gaffen und Filmen bei vielen Unfällen beliebter zu sein scheint als zu helfen.“

Seit Gründung der Arbeitsgemeinschaft 1959 sind über 70.000 Menschen als Kavaliere der Straße ausgezeichnet worden.

Wie sehen die Verkehrswege der Zukunft aus?

6. DIQ-Symposium: Empfehlungen für sichere Straßen



Die Referentin und Referenten des 6. DIQ-Symposiums (v.l.n.r.): Dr.-Ing. habil. Ilja Irmischer (GIVT), DIQ-Präsident Dipl.-Ing. Peter Schuler, Detlef Schumann (BridgingIT GmbH), DIQ-Geschäftsführer Dipl.-Ing. Thomas Koch, DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer, Dipl.-Ing. Ingo Mlejnek (Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr), Detlef Krehl, Dr. Christoph Hecht (ADAC) und der Leiter des Symposiums Prof. Dr.-Ing. Peter König Foto: DIQ

„Verkehrswege 2030“ lautete der Titel des 6. Symposiums des Deutschen Instituts für Qualitätsförderung e. V. (DIQ) am 23. September in Weimar. Die Fachleute warfen einen Blick auf die Vergangenheit der Verkehrswege, trugen Bestandsaufnahmen der Straßen in Deutschland und des Unfallgeschehens zusammen und zeichneten Skizzen für sichere Verkehrswege der Zukunft. Geleitet wurde das Symposium wie in den Vorjahren von Professor Dr.-Ing. Peter König von der Hochschule Trier.

DIQ-Präsident Peter Schuler führte in das Thema ein, indem er die Bedeutung von Straßen für die Gesellschaft erläuterte: „Sie verbinden Menschen, ermöglichen so den persönlichen Kontakt zu anderen ebenso wie den lebenswichtigen Transport von Gütern.“

„Straße ist Leben“, leitete der Automobil- und Verkehrsjournalist Detlef Krehl seine historische Betrachtung ein. Er schlug dabei einen Bogen von der Zeit der Sumerer um 2.600 vor Christus über die erste mautpflichtige Straße in Deutschland, die AVUS in Berlin, bis zum heutigen modernen Straßenbau.

Dr. Christoph Hecht vom ADAC empfahl eine intensive Verkehrserziehung, angepasste und überwachte Geschwindigkeit, Übersichtlichkeit der Verkehrswege und sichere Führung der Verkehrsteilnehmenden sowie den Einsatz neuester Fahrerassistenzsysteme (FAS), um Unfälle zu vermeiden.

Einen kritischen Blick auf die Technik des automatisierten Fahrens warf Detlef Schumann vom Beratungsunternehmen

BridgingIT GmbH. Dabei wies er auch auf Konsequenzen für die Verkehrswege hin wie beispielsweise den dichteren Verkehr etwa durch Platooning, also die Kolonnenfahrt mehrerer Fahrzeuge, gesteuert durch ein technisches System. Daraufhin informierte Dr.-Ing. habil. Ilja Irmischer von der Gesellschaft für Innovative VerkehrsTechnologien mbH (GIVT) über automatische Parksysteme im ruhenden Verkehr und erläuterte die gemeinsam mit der ADAC-Verkehrstechnik entwickelte Zertifizierung für automatische Parksysteme. Diese besteht aus einem umfassenden Kriterienkatalog zur objektiven Bewertung der Qualität und soll letztlich über einen langen Betriebszeitraum eine höchstmögliche Verfügbarkeit und eine minimale Störungsanfälligkeit sicherstellen.

DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer erläuterte die Aspekte der Straßeninfrastruktur unter dem Blickwinkel der Sicherheitsstrategie Vision Zero. Zentral seien die Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel, die Anwendung des aktuellen Wissensstandes und der politische Wille zur Umsetzung der Erkenntnisse. Es stünden sowohl kostengünstige und schnell umsetzbare Instrumente als auch umfangreiche Maßnahmen mit dauerhafter Wirkung zur Verfügung, so Hammer. Hohes Verbesserungspotenzial gebe es bei Landstraßen und Straßen innerorts, da diese oft nicht den heutigen Erkenntnissen entsprächen, wie schwere Unfälle zu vermeiden seien. „Der DVR konzentriert sich mit seinen TOP-Maßnahmen unter anderem auf die Themen Landstraße, Baumunfälle,

Motorradunfälle und Sicherheit an Kreuzungen“, sagte Hammer.

Einen Blick in die Zukunft richtete Ingo Mlejnek vom Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr. Er wies darauf hin, dass das Straßennetz im Jahr 2030 ein optimiertes und kein optimales Netz sein werde. Für automatisiertes Fahren müsse sich das Fahrzeug nach der Straße richten und nicht umgekehrt.

Die Empfehlungen und Forderungen des Symposiums wurden von DIQ-Geschäftsführer Thomas Koch und Professor König vorgestellt: „Wir brauchen massive Investitionen in moderne Verkehrsleitsysteme, wie etwa bedarfsgesteuerte Ampeln mit LED-Technik, die man eben nicht mehr abends ausschaltet, um Strom zu sparen. Wir brauchen eine optimale Abstimmung von Bus, Bahn, Leihfahrrädern, Fahrradparkhäusern mit Pedelec-Ladestationen,

mit Fahrradschnellwegen, damit diese alternativen Verkehrsarten so attraktiv werden, dass sie auch genutzt werden“, sagten die beiden Experten.

Ferner müsse die Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL 2013) konsequenter angewendet werden, um diese sicherer zu machen. Gleiches gelte für die Werkzeuge Verkehrschausuren, Unfallkommissionen und Sicherheitsaudits.

„Wir wollen das Bewusstsein in den Köpfen der Verantwortlichen auf allen Ebenen und in der gesamten Gesellschaft schärfen, dass sich diese Investitionen für jeden von uns unmittelbar lohnen. Wir müssen gemeinsam an dieser Vision ‚sichere Verkehrswege 2030‘ arbeiten“, forderten sie abschließend.

BGN-Kampagne: Sicher unterwegs. Richtig transportieren.

Mit einer neuen Kampagne möchte die Berufsgenossenschaft Nahrungsmittel und Gastgewerbe (BGN) über den sicheren Transport von Waren und Gütern informieren. Kern von „Sicher unterwegs. Richtig transportieren.“ ist eine Aktions-Box, die mit verschiedenen Schwerpunktthemen das Unfallrisiko im betrieblichen Straßenverkehr senken möchte.

Die Box enthält eine Gefährdungsbeurteilung Straßenverkehr, einen Leitfaden zur Ladungssicherung im Kleintransporter, einen Gutschein für ein Fahrsicherheitstraining oder für ein

Eco-Safety-Training nach Richtlinien des DVR, drei Unterweisungs-Kurzgespräche zu den Themen „Betriebsfahrten“, „Laden und sichern“ und „Alkohol“ sowie einen Flyer zum Thema „Sucht“ mit Unterstützungsangeboten der BGN.

Betriebe, die die Aktions-Box „Sicher unterwegs. Richtig transportieren.“ bei der BGN anfordern und einsetzen, erhalten zehn Bonuspunkte beim Prämienverfahren. Weitere Informationen finden sich unter www.sicher-unterwegs-bgn.de.



Aktionsbox zum Unfallrisiko im betrieblichen Straßenverkehr Foto: BGN

Rücksicht, Verständnis und Geduld – eine Ausnahme auf deutschen Straßen?

Deutsche empfinden Straßenverkehr als zunehmend aggressiv



Für 80 Prozent ein prägendes Element im Straßenverkehr: aggressives Verhalten am Steuer Foto: DVR

Es wird wild gehupt, laut gebrüllt und der Stinkefinger gezückt. Manchmal kommt es sogar zu handgreiflichen Auseinandersetzungen. Sind Rücksicht, Verständnis und Geduld eine Ausnahme auf deutschen Straßen? Ist der Straßenverkehr zunehmend von aggressivem Verhalten geprägt, oder war das schon immer so? Über die Hälfte der Autofahrerinnen und Autofahrer (53 Prozent) ist der Meinung, dass der Straßenverkehr zunehmend von aggressivem Verhalten geprägt ist. Etwa ein Viertel (27 Prozent) ist der Auffassung, das sei schon immer so gewesen. Dies ergab eine repräsentative Befragung, die im Auftrag des DVR im Juni 2016 vom Marktforschungsinstitut Ipsos bei 2.000 Personen über 14 Jahren durchgeführt wurde. Demnach ist

Aggression für acht von zehn Befragten ein prägendes Element im Straßenverkehr. Als Beispiele für aggressives Verhalten wurden am häufigsten zu schnelles Fahren genannt (73 Prozent), gefolgt von dichtem Auffahren/Drängeln (67 Prozent) und riskantem Überholen (65 Prozent). Aber auch Regelverstöße wie zum Beispiel die „Missachtung der Vorfahrt“ (53 Prozent) und „ungeduldiges Hupen“ (47 Prozent) stehen weit oben auf der Liste wahrgenommenen aggressiven Verhaltens. Neben Beschimpfungen und Drohgebärden, zum Beispiel eine geballte Faust oder der Stinkefinger (beide 32 Prozent), wurden auch bewusstes Schneiden (23 Prozent) und Ausbremsen (22 Prozent) genannt. Immerhin acht Prozent konnten über tätliche Angriffe berichten.

Dieses aggressive Verhalten im Straßenverkehr lasse sich besonders auf den zunehmenden Egoismus hinter dem Steuer zurückführen. „Die Verkehrswelt wird immer dichter, der Zeitdruck immer höher – beides begünstigt aggressives Verhalten“, erläutert DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer.

UDV: Verkehrsklima 2016

Ähnlich sehen die Ergebnisse im Rahmen der repräsentativen Befragung „Verkehrsklima 2016“ der Unfallforschung der Versicherer (UDV) aus. Demnach ist jeder dritte Autofahrende in aggressiver Stimmung auf unseren Straßen unterwegs. Fast die Hälfte der Männer (44 Prozent) und mehr als ein Drittel der Frauen (39 Prozent) schätzt sich als „mindestens manchmal aggressiv“ ein. Spitzenwerte bis hin zu 58 Prozent gibt es bei den Mitte 20- bis Mitte 40-Jährigen. Der Leiter der UDV Siegfried Brockmann hält dieses Aggressionspotenzial für realistisch. „Allerdings machen sich die meisten Autofahrer den Stress selbst“, urteilt er. Überrascht hat ihn, dass gut verdienende Akademiker laut der Studie besonders rücksichtslos fahren. „Ich denke, es sind Menschen, die es

gewohnt sind, sich durchzusetzen. Und die Straße als ein Revier sehen, in dem sie sich durchzusetzen haben.“

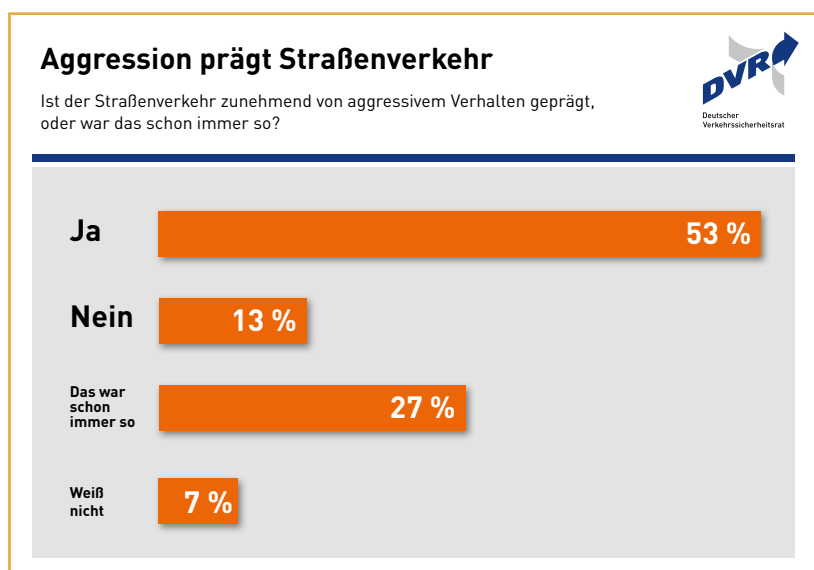
Weitere Ergebnisse der Verkehrsklima-Studie: Über die Hälfte der Autofahrenden (55 Prozent) gibt an, aggressives Verhalten im Straßenverkehr oft oder sehr oft wahrzunehmen. Fast alle Autofahrenden beobachten zu dichtes Einscheren vor anderen (98 Prozent), dichtes Auffahren auf das vordere Fahrzeug, um das Einscheren anderer zu verhindern (95 Prozent), und schnelles Vorbeifahren an einer Kolonne, um sich möglichst weit vorne einzuordnen (95 Prozent). Noch extremer sind die Aussagen zum rücksichtsvollen Überholen von Radfahrenden: 97 Prozent der Befragten gaben an, dass sie „besonders viel Rücksicht“ dabei nehmen, fast ebenso oft beobachten sie aber, wie Radfahrende zu dicht überholt werden. Auffällig ist, dass lediglich ein Viertel (etwa 20 Prozent) zugibt, zu diesen Verkehrsrowdys zu gehören. Aggressiv verhalten sich also immer nur andere. Hier gibt es also eine große Diskrepanz zwischen Selbst- und Fremdwahrnehmung.

Eigene Regelverstöße wie das „Fahren unter Alkohol“ (77 Prozent) oder das „Überqueren einer roten Ampel“ (32 Prozent) werden von vielen Befragten als sehr unwahrscheinlich eingeschätzt. Die Autofahrenden haben zunehmend Angst, bei derartigen Regelverstößen erwischt zu werden. Die Regeln werden daher generell ernst genommen. Die gute Nachricht ist, dass die Strafen für solche Verhaltensweisen meist die Richtigen treffen; die schlechte Nachricht ist, dass diese auf deren Verhalten nur geringen Einfluss ausüben.

Sind Männer aggressiver als Frauen?

Grundsätzlich nehmen die befragten Frauen aggressives Verhalten auf deutschen Straßen stärker wahr als die befragten Männer. Interessant ist, dass sich beide – Frauen und Männer – im Straßenverkehr teilweise aggressiv zeigen: So „wehren“ sich Frauen häufiger als Männer gegenüber Dränglern durch kurzes Bremsen oder bei Überholvorgängen durch kurzes Beschleunigen. Dagegen zeigen Männer häufiger als Frauen aggressive Verhaltensweisen wie dichtes Auffahren, Drängeln oder Aufblinken. Fast die Hälfte der befragten Pkw-Fahrenden (47 Prozent) gab an, viel schneller zu fahren, wenn sie sich ärgern (Männer 42 Prozent, Frauen 52 Prozent). 18 Prozent fühlen sich richtig gut dabei, auf Landstraßen schnell zu fahren und möglichst viele Autos zu überholen (Männer 21 Prozent, Frauen 16 Prozent).

Viele Verkehrsteilnehmende beschreiben laut der UDV-Studie den Straßenverkehr insgesamt als stressig, aufreibend und chaotisch. Kein Wunder, denn im Vergleich zu früher besitzen heute viel mehr Personen einen Führerschein, weshalb auch viel mehr Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs



sind. 55,8 Millionen Kraftfahrzeuge waren 2015 zugelassen, 1953 waren es 4,8 Millionen. „Autofahrer versuchen, dem geringer werdenden Platz und dem damit verbundenen Stress durch aggressive Verhaltensweisen wie Drängeln und Überholen entgegenzuwirken. Gerade jetzt wäre es aber wichtig, innerlich locker zu bleiben und mit defensivem Fahren dazu beizutragen, dass nichts eskaliert“, erklärt Hammer.

Das zunehmende aggressive Verhalten zieht häufig schwerwiegende Konsequenzen nach sich. So wurden im Jahr 2015 insgesamt 2,5 Millionen Unfälle, und damit 4,6 Prozent mehr als im Jahr 2014, registriert. Bei jedem achten Unfall gab es Verletzte oder Getötete. Somit nahm auch die Zahl der Verletzten und Getöteten zu: Die Anzahl der Schwerverletzten (67.706) stieg um 1,2 Prozent, die Anzahl der Leichtverletzten (325.726) blieb konstant und die Anzahl der Getöteten (3.459) stieg – das zweite Jahr in Folge – dieses Mal um 2,4 Prozent.



Aggressive Gesten sind nicht nur mÄnnerspezifisch.

Der DVR weist darauf hin, dass durch aggressives Verhalten zahlreiche, hÄufig auch schwere UnfÄlle verursacht werden. AnfÄllig fÄr aggressives Fahren sind insbesondere Personen, die sich selbst fÄr fehlerfrei halten, gerne mit anderen konkurrieren und

glauben, andere erziehen zu mÄssen. Der DVR appelliert an alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, auch in hektischen Situationen gelassen zu bleiben und sich nicht zu aggressiven Verhaltensweisen hinreißen zu lassen.



Wer sich Ärgert, fÄhrt hÄufig schneller. Fotos: DVR

Mehr Sicherheit im Stadtverkehr durch gute Verständigung

Auf einer Wohnstraße kommen sich zwei Autos entgegen und halten gleichzeitig vor einer Fahrbahnverengung. Wer fährt als erstes? Kein Problem, wenn einer der beiden Fahrer mit einem Handzeichen signalisiert, dass er dem anderen den Vortritt lässt. Schon ist die Sache geklärt und der Verkehr fließt wieder. In vielen Situationen sind Verkehrsteilnehmer darauf angewiesen, sich zu verständigen. Freundlichkeit und klare Signale helfen dabei.

Die Möglichkeiten, im Straßenverkehr miteinander zu kommunizieren, sind begrenzt. Mit dem Blinker kann die Absicht zu einem Spurwechsel oder zum Abbiegen mitgeteilt werden. Wer mit dem Rad fährt, nutzt dazu das Handzeichen. Oft wird dieses Signal „vergessen“, sei es in der Hektik des dichten Verkehrs oder aus Bequemlichkeit. Dies kann zu gefährlichen Situationen führen, weil sich der nachfolgende Verkehr darauf einstellen muss, wenn jemand die Spur wechseln, abbiegen oder am Fahrbahnrand anhalten will. Auch wer in einen Kreisverkehr einfahren will, ist darauf angewiesen, dass die anderen rechtzeitig signalisieren, ob sie den Kreisverkehr verlassen oder ihm weiter folgen wollen.

Hupe und Lichthupe sind Gefahr- und Warnzeichen. Man kann sie immer dann einsetzen, wenn man sich gefährdet fühlt. Gehupt werden darf zum Beispiel dann, wenn jemand aus einer Parkbucht losfahren will und nicht gesehen hat, dass man sich mit seinem Fahrzeug von hinten nähert.



Auch in angespannten Situationen heißt es, freundlich zu bleiben und sich rücksichtsvoll zu verhalten. Foto: DVR

Nicht eingesetzt werden darf die Hupe hingegen zur Begrüßung oder als Abschiedssignal. Der zweckentfremdete Einsatz der Hupe kann sogar mit einem Bußgeld belegt werden.

Generell ist es sinnvoll, im Straßenverkehr Blickkontakt aufzunehmen, ganz gleich, ob die Personen mit dem Auto, dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind. Diese wissen dann, dass sie gesehen wurden und beachtet werden. Aber auch für einen selbst kann der Blickkontakt von Bedeutung sein, wenn man zum Beispiel mit dem Rad unterwegs ist und ein Fahrzeug abbiegen und den Radweg kreuzen will.

Leider werden im Straßenverkehr auch Gestik und Mimik zur Herabsetzung und Beleidigung benutzt, beispielsweise das Herausstrecken der

Zunge, das Tippen an die Stirn, der „Scheibenwischer“ oder der hochgehaltene Mittelfinger. Solche Zeichen wirken aggressiv und vergiften das Klima im Straßenverkehr. Der DVR weist darauf hin, dass es sich dabei um Beleidigungen handelt, die ebenso wie verbale Beschimpfungen strafbar sind. So wurden zum Beispiel für den „Stinkefinger“ Geldstrafen von mehreren Tausend Euro verhängt.

Der DVR appelliert an alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, auch in angespannten Situationen freundlich zu bleiben und sich partnerschaftlich und rücksichtsvoll zu verhalten. Wenn jemand mal etwas falsch gemacht hat, hilft ein Lächeln, und schon ist die Situation entspannt. Dann klappt es auch mit der Verständigung.

„Aggressives Verhalten kann sehr gefährlich werden“

Der Ingenieur- und Verkehrspsychologe Professor Dr. Mark Vollrath über Aggressionen im Straßenverkehr und wie man mit diesem Problem umgehen kann



„Aggression hat oftmals damit zu tun, wie man das Verhalten eines anderen beurteilt.“ Foto: Michael Seidel

DVR-report: Herr Professor Vollrath, die Deutschen nehmen im Straßenverkehr zunehmend aggressive Verhaltensweisen wahr – so das aktuelle Ergebnis einer repräsentativen Befragung des DVR. Warum wird so häufig gedrängelt, gedroht oder riskant überholt?

Prof. Vollrath: Da stellt sich zunächst die Frage, ob das in dieser Häufigkeit tatsächlich zutrifft, denn es wird lediglich die subjektive Wahrnehmung abgefragt. Wir kennen das aus anderen Bereichen, zum Beispiel beim Blick auf die Anzahl der Flüchtlinge, die nach Deutschland kommen oder der Häufigkeit von Straftaten – viele Menschen glauben, diese Zahlen nähmen ständig zu. Wenn man sich dann aber die konkreten Zahlen anschaut, sieht das häufig anders aus, zum Teil sogar gegenläufig.

Beim Thema Aggressionen im Straßenverkehr ist das schwer zu beurteilen, weil keine verlässlichen und langfristigen Zahlen vorliegen. Wir haben eigene Studien durchgeführt, in denen wir nach Konflikten in den letzten zwei Wochen gefragt haben und da haben immerhin 40 Prozent gesagt, sie könnten sich in dieser Zeitspanne an keine konfliktbeladene Situation erinnern. Ebenfalls

40 Prozent haben hingegen von einem Konflikt berichtet und 20 Prozent haben sich sogar an mehrere Konflikte erinnert.

Tatsache ist: Aggressives Verhalten kommt im Straßenverkehr vor und ist sicherlich ein Problem, um das man sich kümmern muss, denn die genannten Verhaltensweisen können sehr gefährlich werden, zum Beispiel das bewusste Abdrängen von der Fahrbahn.

DVR-report: Warum verhalten sich manche Menschen aggressiv im Straßenverkehr?

Prof. Vollrath: Das hat oftmals damit zu tun, wie man das Verhalten eines anderen beurteilt. Wenn man sich vom anderen eingeschränkt oder behindert fühlt, sich fragt, warum fährt der so langsam, warum lässt der mich nicht vorbei, entsteht zunächst Ärger, der dann zur Aggression führen kann. Die Aggression mündet aber nicht automatisch in einer gefährdenden Verhaltensweise, sondern in vielen Fällen bleibt es zum Glück beim Schimpfen, einer Drohgebärde oder auch mal beim Hupen.

DVR-report: Für acht von zehn der von uns Befragten ist aggressives Verhalten ein prägendes Element im Straßenverkehr. Laut der aktuellen „Verkehrsklima“-Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) bezeichnet gut die Hälfte der Befragten ihr eigenes Verhalten als nicht aggressiv. Fremd- und Selbstwahrnehmung gehen also stark auseinander. Warum?

Prof. Vollrath: Das ist ein bekanntes Phänomen. Ähnlich wie die Angaben, dass sich 70 Prozent der Autofahrer für besser als der Rest halten. Das heißt, Eigen- und Fremdwahrnehmung gehen massiv auseinander. Ich selbst nehme mein Verhalten als nicht aggressiv wahr, im Gegensatz

zu anderen Verkehrsteilnehmern. Ein Beispiel: Ich fahre auf der Überholspur der Autobahn, möchte zügig vorankommen und fahre näher an meinen Vordermann heran. Für mich ist subjektiv noch ausreichend Abstand vorhanden, während der Vorausfahrende sich bereits bedrängt oder bedroht fühlt. Da gehen die Sichtweisen und das Empfinden auseinander.

DVR-report: Frauen nehmen diese aggressiven Verhaltensweisen stärker wahr als Männer, verhalten sich jedoch teilweise auch aggressiv. Lösen sich die geschlechterspezifischen Unterschiede auf?

Prof. Vollrath: Wie in allen Bereichen hat man gerade auch im Straßenverkehr nach Geschlechterunterschieden gesucht. Die sind in den meisten Bereichen, gerade was das Fahrverhalten angeht, gar nicht so stark ausgeprägt. Die zunehmende Motorisierung hat dazu geführt, dass immer mehr Frauen Auto fahren und sich im Zuge dessen das Fahrverhalten angleicht. Auffälliger wird es allerdings bei den Risikoverhaltensweisen im Straßenverkehr. Fahrten unter Alkoholeinfluss oder viel zu schnelles Fahren sind beispielsweise nach wie vor eher Männerdomänen.

DVR-report: In der DVR-Befragung haben 27 Prozent angegeben, der Straßenverkehr sei schon immer von

aggressivem Verhalten geprägt gewesen. Glauben Sie, dass sich dieses Problem noch weiter verschärfen wird?

Prof. Vollrath: Ich denke schon. Da verschiedene Leute dieselben Ziele haben und sich beim Erreichen dieser Ziele behindern, ist das der Punkt, an dem man sich aufregt, emotional aufgewühlt ist und sich ärgert, das sind ganz grundsätzliche Mechanismen. Wir mögen es nicht, wenn wir latent daran gehindert werden, unsere Ziele zu erreichen. Das wird bei zunehmendem Verkehr natürlich zu einem Problem. Man kommt nicht voran, steckt oft im Stau, und aus diesem Ärger resultiert aggressives Verhalten.

Es gibt aber auch viele Entwicklungen, die dem entgegenwirken. Da ist einmal das automatisierte Fahren. Man wird gefahren, besonders angenehm in nervigen Situationen wie Stop-and-Go-Verkehr. Assistenzsysteme können in eine ähnliche Richtung gehen. Sie können helfen, Emotionen nicht aggressiv auszuleben, sondern Geschwindigkeiten und Sicherheitsabstände zum Beispiel einzuhalten.

Darüber hinaus sehen wir gerade in großen Städten mit Blick auf moderne Mobilitätskonzepte Entwicklungen, die Vielzahl der Autos zu minimieren und auf andere Transportmittel überzugehen, zum Beispiel autonom fahrende Fahrzeuge, öffentliche Verkehrsmittel etc. Hierdurch können auf der

individuellen Ebene wieder Ärger und Aggressionen vermieden werden.

DVR-report: Was muss darüber hinaus Ihrer Meinung nach unternommen werden, um aggressives Verhalten im Straßenverkehr einzudämmen?

Prof. Vollrath: Ein wichtiger Punkt ist die Aufklärungsarbeit über Kampagnen. Die Bewertung von Verhaltensweisen ist ganz wesentlich dafür, ob es zur Aggression kommt. Man kann aber auch sehr schön zeigen, wie es aus der Sicht des anderen aussieht, warum er langsam war, warum er bremsen musste. Mit so einer Darstellung kann man vermitteln, sich in andere hineinzusetzen, um seinen eigenen Ärger auf diese Weise erst gar nicht entstehen zu lassen. Eine bessere, gelassene Sichtweise gegenüber dem Verhalten anderer kann man sich aufbauen. Indem man sich zum Beispiel bewusst macht, dass die Zeiterparnis nur minimal ist, die man durch Drängelei erreicht, und in keinem Verhältnis zu dem hohen Risiko steht, das man damit eingeht.

Man könnte aber auch über Tempolimits auf Autobahnen diskutieren. Wenn man sich andere Länder mit entsprechendem Geschwindigkeitslimit anschaut, stellt man fest, dass das Fahren dort weitaus entspannter ist als bei uns.

Interview: Sven Rademacher



Zur Person: Prof. Dr. Mark Vollrath

Professor Dr. Mark Vollrath, 1962 in Darmstadt geboren, forscht und lehrt seit 2007 an der Technischen Universität Braunschweig. Er leitet dort den Lehrstuhl für Ingenieur- und Verkehrspsychologie. Von 2003 bis 2007 leitete der Psychologe die Abteilung „Human Factors“ beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) in Braunschweig.

Sein Psychologie-Studium absolvierte der Wissenschaftler an der Universität Würzburg. Nach der Promotion 1992 habilitierte er sich 2001 in Würzburg mit dem Thema „Lernprozesse bei Alkoholtoleranz“ und war anschließend an der Universität Oldenburg tätig.

Unfallgefahr durch Smartphone-Nutzung

AXA-Crashtests zeigen Risiken durch Ablenkung



Simulation eines schweren Auffahrunfalls: mit 60 km/h ins Stauende Fotos: AXA

JOURNAL

Es werden Telefonate geführt, E-Mails gecheckt und Nachrichten geschrieben – und das beim Spazieren, Radeln oder Autofahren, also mitten im ohnehin hektischen und chaotischen Straßenverkehr. Ablenkung durch Smartphones wird so immer häufiger zur Ursache für zahlreiche Verkehrsunfälle. Nicht zuletzt auch wegen des aktuellen Hypes um das neue Smartphone-Spiel Pokémon Go, bei dem sich Spieler mit ihrem Smartphone in der realen Welt auf die Jagd nach begehrten Pokémons wie Pikachu begeben.

Einer aktuellen Studie der Stiftung für Prävention der AXA Winterthur (Schweiz) zufolge nutzen zwei Drittel der Autofahrenden sowie Fußgängerinnen und Fußgänger ihr Smartphone im Straßenverkehr, und das obwohl sogar die Mehrheit der Autofahrenden dies als Gefahr einstuft. Vor diesem Hintergrund führte AXA auch dieses Jahr wieder im schweizerischen Dübendorf mehrere Crashtests durch. Gemäß dem Motto „Be smart, don't phone“ zeigten die Unfallforschenden, was genau mit Fahrenden, ihren Fahrzeugen und anderen Verkehrsbeteiligten passiert, die ihre Aufmerksamkeit

auf das Smartphone und damit nicht auf den Straßenverkehr richten. Bettina Zahnd, Leiterin der Abteilung Unfallforschung & Prävention der AXA Winterthur, veranschaulichte das Risiko: „Richtet man bei einer Autofahrt mit Tempo 50 den Blick nur zwei Sekunden auf sein Smartphone-Display, befindet man sich 28 Meter im Blindflug.“

WhatsApp wird auch beim Fahren genutzt

Laut der Studie nutzen Autofahrende das Smartphone am häufigsten zum Telefonieren oder als Navigationsgerät. Doch auch die textbasierte Kommunikation ist verbreitet: 23 Prozent, die das Smartphone schon während der Fahrt genutzt haben, haben auch schon SMS oder WhatsApp-Nachrichten am Steuer gelesen, 13 Prozent selbst Nachrichten geschrieben. Amtlichen Zahlen in der Schweiz zufolge sind rund 21 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden auf Ablenkung und Unaufmerksamkeit zurückzuführen. „Wir gehen davon aus, dass die Nutzung von Smartphones dabei eine Rolle spielt. Zudem rechnen wir mit einer großen Dunkelziffer, da Unfallursachen nicht immer genau eruiert werden können.“

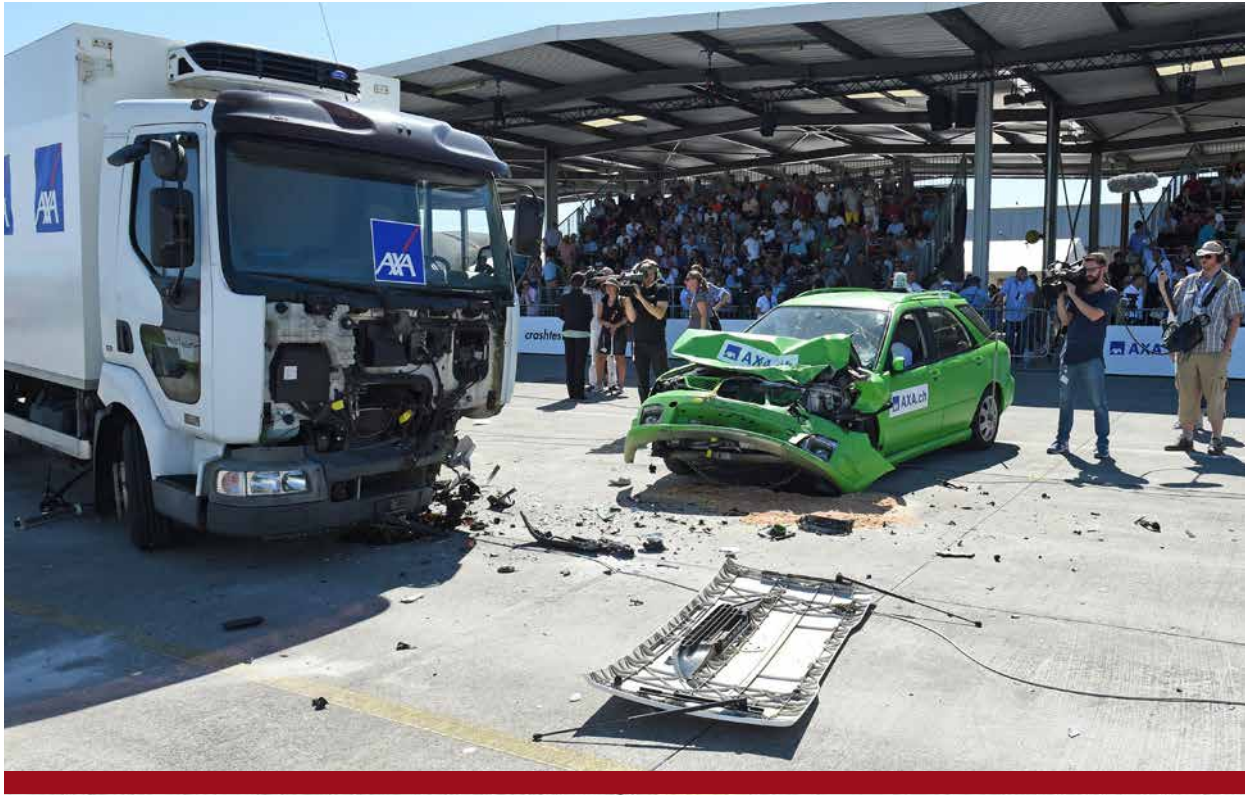
So kann auch das Missachten der Vorfahrt eine Folge von Ablenkung sein“, erklärte Zahnd.

Typische Unfallszenarien im Test

Insgesamt zeigte AXA typische Unfallszenarien in drei Crashtests, die auch als Videos im Internet unter <https://youtube/MebdqBikGx4> verfügbar sind. Beim ersten Test fuhr ein Dummy, abgelenkt vom Smartphone, mit 60 km/h in eine stehende Fahrzeugkolonne. Dank der bei diesem Crash erstmals eingesetzten 360-Grad-Kameratechnik konnte beim Betrachten des entsprechenden Videos besonders eindrucksvoll „miterlebt“ werden, welchen enormen Kräften der Dummy im stehenden Fahrzeug durch den Aufprall des auffahrenden Fahrzeugs ausgesetzt war.



Der Pkw trifft den Fußgänger-Dummy mit 50 km/h.



Pkw gerät auf die Gegenfahrbahn und stößt frontal mit einem Lkw zusammen. Foto: AXA

Beim zweiten Test wurde gezeigt, was passiert, wenn ein Fußgänger oder eine Fußgängerin, abgelenkt durch das Schreiben einer Nachricht auf dem Smartphone, plötzlich die Fahrbahn betritt: Der Dummy mit dem Smartphone in der Hand und den Stöpseln in den Ohren wird von dem mit 50 km/h heranfahrendem Fahrzeug meterweit

auf die Straße geschleudert. Personen, die zu Fuß unterwegs sind, können also leicht sowohl zum Opfer als auch zum Verursacher eines Verkehrsunfalles werden – mit fatalen Folgen.

Beim dritten Test geriet der abgelenkte Dummy mit seinem Fahrzeug plötzlich auf die Gegenfahrbahn. Das Fahrzeug

rammte einen Lastwagen und es kam zu einem schweren Aufprall, bei dem die Airbags auslösten.

AXA empfiehlt Autofahrenden, während der Fahrt den Flugmodus des Smartphones zu aktivieren und auf die gefährliche Nutzung zu verzichten.



Trotz hohem Unfallrisiko immer wieder zu beobachten: Nutzung des Smartphones am Steuer Foto: Fotolia, animaflorea

Smartphone am Steuer

Umfrage des ACV und der DVW

Sechs von zehn deutschen Autofahrenden fühlen sich bei der Smartphone-Nutzung mindestens stark abgelenkt. Und trotzdem greift über die Hälfte (64 Prozent) am Steuer hin und wieder zum Smartphone: 62 Prozent der Autofahrenden nutzen es im Stau, 56 Prozent beim Warten an der roten Ampel, 17 Prozent bei Fahrten auf der Autobahn, 14 Prozent bei Fahrten auf der Landstraße und zwölf Prozent im Stadtverkehr. Zu diesem Ergebnis kam eine repräsentative Umfrage unter 1.509 Personen von forsa im Auftrag des Automobil-Club Verkehr (ACV) und der Deutschen Verkehrswacht (DVW).

Fahrerassistenzsysteme: geringe Verbreitung trotz hoher Akzeptanz

„Komfort vor Sicherheit“ – das ist eine Einstellung, mit der ein Großteil der Menschen in Deutschland an den Kauf eines Neuwagens herangeht. Fachleute kritisieren, dass 60 Prozent der Neuwagenfahrenden keine Fahrerassistenzsysteme (FAS) im Fahrzeug haben, obwohl diese in vielen Fällen Unfälle verhindern können. Für die Zukunft können sich 80 Prozent der Befragten vorstellen, bei einem Kauf den neuen Wagen mit FAS auszustatten. Die Kampagne „bester beifahrer“ des DVR und seiner Partner

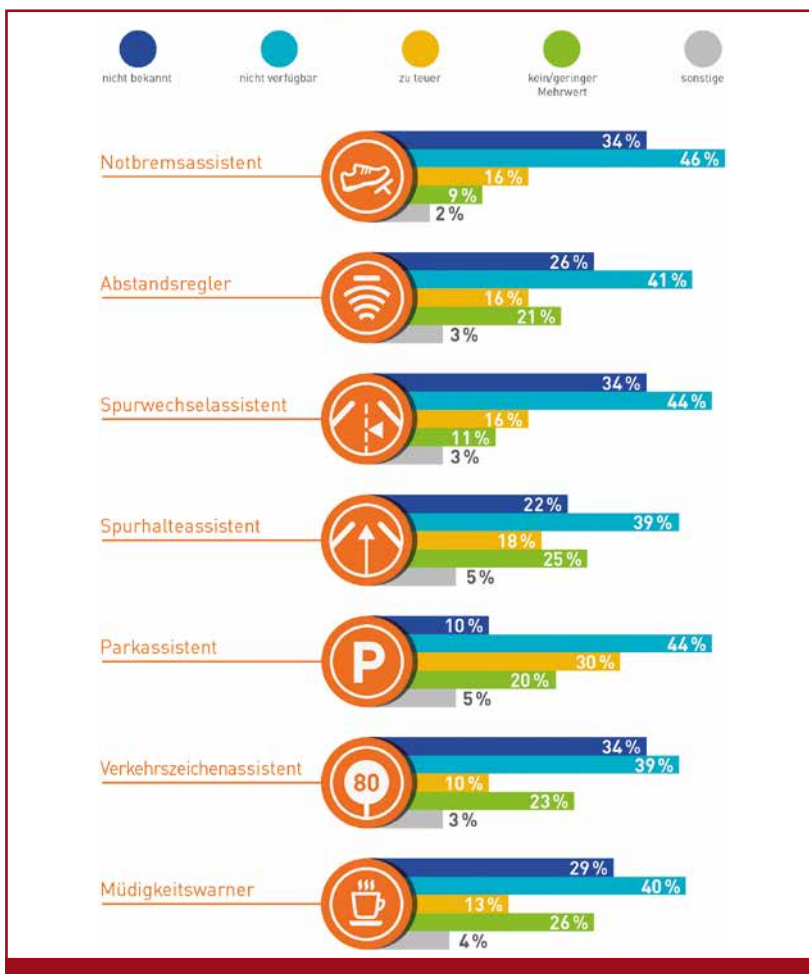
hat 1.000 Männer und Frauen über 18 Jahren befragt, die innerhalb der letzten drei Jahre einen Neuwagen oder ein Auto mit Tageszulassung gekauft haben.

Insgesamt verfügen nur 40 Prozent der Befragten über mindestens ein FAS in ihrem Fahrzeug. Am häufigsten wird als Grund für den Verzicht auf FAS im Auto die mangelnde Verfügbarkeit für das eigene Fahrzeugmodell genannt. Der zweithäufigste Grund ist, dass den Befragten das jeweilige System zum

Zeitpunkt des Kaufs nicht bekannt war. Deutlich seltener wird angegeben, dass das FAS zu teuer war oder es in den Augen der Befragten keinen Mehrwert bietet. Bei den „sonstigen Gründen“ für den Verzicht auf die zusätzliche Sicherheitsausstattung wurde von einigen Befragten die Selbstbestimmung angegeben: Sie möchten selber fahren, das Auto unter Kontrolle haben und das Fahren nicht verlernen.

Im Rahmen der Umfrage erhielten die Befragten Informationen zu den verschiedenen FAS und lernten deren Funktionsweise in kurzen Animationen kennen. Ausgestattet mit diesem Wissen, ist nur ein Fünftel der Befragten grundsätzlich ablehnend gegenüber FAS, während 80 Prozent sich vorstellen können, bei einem zukünftigen Autokauf ein Fahrzeug mit den elektronischen Helfern zu wählen. Favoriten sind der Notbrems-, der Spurwechsel- und der Parkassistent.

Sandra Demuth vom DVR erläutert: „Die heutigen Fahrerassistenzsysteme unterstützen die Fahrenden aktiv, übernehmen dabei aber nicht die Fahraufgabe. Durch das Erkennen des Umfeldes beugen sie Unfällen vor oder halten das Fahrzeug in der Spur. Die Verantwortung bleibt aber bei den Fahrenden, die jederzeit die Möglichkeit haben, durch ihr Handeln die Systeme zu überstimmen. Heutzutage sind sie in vielen Neuwagen bis hin zum Kleinwagensegment verfügbar. Wir empfehlen allen, die einen Autokauf planen, sich rund um Fahrerassistenzsysteme zu informieren, zum Beispiel auf unserer Webseite www.bester-beifahrer.de, oder im Autohaus aktiv danach zu fragen.“



Gründe für die Nicht-Nutzung von Fahrerassistenzsystemen Grafik: DVR

Europäisches Qualitätssiegel für Motorrad-Sicherheitstrainings

Risiken schneller erkennen und Vermeidungsstrategien entwickeln



Präsentierten das neue Qualitätssiegel (v.l.n.r.): Antonio Avenoso (Geschäftsführer des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC), Alisa Tiganj (Europäische Kommission), Jacqueline Lacroix (DVR), Arjan Everink (KNMV), Stephan Schaller (Präsident ACEM) und Antonio Perlot (Generalsekretär ACEM) Foto: ACEM

der Motorradsaison zur Stärkung ihres Sicherheitsbewusstseins die Risiken schneller erkennen und Vermeidungsstrategien entwickeln, um unbeschadet am Straßenverkehr teilzunehmen. Nunmehr können sie auch europaweit hochwertige Schulungsprogramme und Trainings klar und einfach identifizieren: Der Europäische Motorrad-Herstellerverband ACEM (European Association of Motorcycle Manufacturers) hat gemeinsam mit dem DVR im Rahmen einer Motorrad-Sicherheitskonferenz in Brüssel das „European Training Quality Label“ der Öffentlichkeit vorgestellt und das erste Qualitätssiegel an die Niederländische Königliche Vereinigung von Motorradfahrern (KNMV) als Anbieter von Motorrad-Sicherheitstrainings vergeben. Bei Anbietern von Trainings, die das Qualitätssiegel erhalten möchten, werden die Inhalte der Maßnahme, die angewendete Methode, das System der Trainerausbildung und -fortbildung sowie die Kontrolle und Aspekte der Qualitätssicherung auf Grundlage einer bestehenden Kriterienliste von einer unabhängigen Prüfkommision beurteilt. Darüber hinaus stehen auf Wunsch des Antragstellers auch die Trainingsbedingungen vor Ort auf dem Prüfstand.

Das Qualitätssiegel soll Interessenten dokumentieren, dass die Verkehrssicherheit zentraler Bestandteil der Maßnahme ist. Es zeigt außerdem, dass es sich um ein seriöses Angebot handelt, welches neueste Erkenntnisse zur Durchführung fahrpraktischer Trainings berücksichtigt. Es wurde auf der Basis des DVR-Qualitätssiegels in einer international besetzten Arbeitsgruppe entwickelt. Stephan Schaller, Präsident des ACEM und Leiter BMW Motorrad, betonte, dass es wichtig sei, dass Motorradfahrer und -fahrerinnen gute Fahrkenntnisse besitzen und sich auf der Straße verantwortungsvoll verhalten. Die Partnerschaft mit dem DVR soll dazu verhelfen, Sicherheitsprogramme in ganz Europa zu fördern.

Während die Anzahl der Unfälle mit Krafträdern mit amtlichen Kennzeichen 2015 im Vergleich zum Vorjahr in Deutschland geringfügig abnahm, stieg der Anteil der Getöteten dieser Verkehrsbeteiligungsart auf 639 Personen und entspricht 18,5 Prozent aller tödlich Verunglückten im Straßenverkehr. Motorradfahrende stehen nicht nur in Deutschland im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit, sondern auch europaweit. Die Nutzung von Motorrädern und Mopeds steigt in vielen EU-Staaten, insbesondere in Städten, wo sie eine Lösung für die Staus und Parkprobleme darstellen und günstiger zu erwerben sind als Pkw. Motorisierte Zweiräder werden europaweit sowohl in der Freizeit als auch zum Pendeln oder beruflich genutzt. Europaweit stellen Motorrad- und Mopedfahrer und -fahrerinnen ebenfalls 18 Prozent aller Getöteten im Straßenverkehr.

Motorisierte Zweiradfahrende können durch die Teilnahme an Sicherheitstrainings zu Beginn

EUROPA

Das Fahrzeug als Chauffeur – Chance oder Risiko?

Stellungnahme der DGVP zum automatisierten Fahren

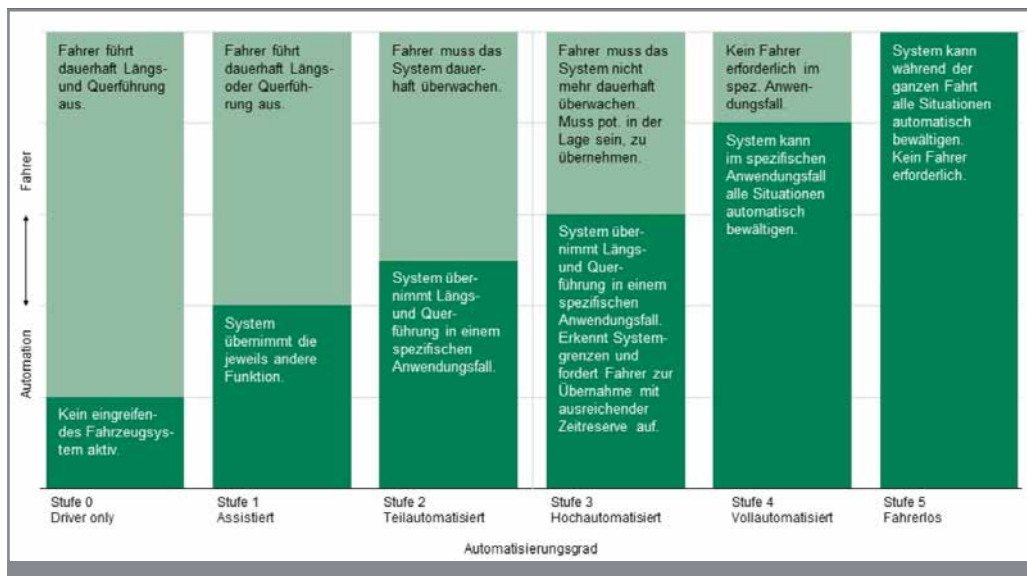


Der Traum vom autonomen Fahren ist nicht neu. Foto: upload.wikimedia.org/wikipedia/en/5/54/Autonomouscar1956.jpg

Sie blinken beim Abbiegen, beschleunigen auf der Autobahn, halten einen ausreichenden Sicherheitsabstand und bremsen bei einem Stau – autonome Fahrzeuge fahren selbstständig. Dadurch wird das Fahrzeug zum Chauffeur, der das komplette Fahren übernimmt, gefährliche Situationen erkennen und mit anderen Verkehrsteilnehmenden kommunizieren kann, und der Fahrende zum Gast, der die Zeitung lesen, E-Mails beantworten oder einfach nur ganz in Ruhe frühstücken kann. Doch bis dieses Szenario Standard auf unseren Straßen ist, wird noch viel Zeit vergehen.

Davor stehen noch verschiedene Stufen der Automatisierung. Hochautomatisierte Fahrzeuge sollen nicht nur den Fahrenden entlasten, sondern vor allem die nach wie vor hohen Unfallzahlen reduzieren. Im Jahr 2015 gab es insgesamt 2,5 Millionen Unfälle mit 393.432 Verletzten und 3.459 Getöteten. Der Großteil dieser Unfälle (90 Prozent) wurde durch Fahrfehler verursacht.

Mit vollautomatisierten Fahrzeugen soll der Fahrende ersetzt und damit die damit verbundene



Stufen des automatisierten Fahrens Quelle: VDA

Unfallursache beseitigt sowie die Anzahl der Unfälle insgesamt reduziert werden – so zumindest die Theorie. Aber können autonome Fahrzeuge tatsächlich Leben retten? Dieser und weiteren Fragen gingen die Verkehrspsychologen Professor Wolfgang Fastenmeier, Professor Bernhard Schlag, Dr. Jörg Kubitzki, Professor Ralf Risser und Dr. Herbert Gstalter von der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) auf den Grund.

Auto fahren – eine enorme Herausforderung

Grundsätzlich ist das Autofahren eine komplexe Angelegenheit, weil es nicht isoliert, sondern integriert erfolgt, und zwar im Straßenverkehr und damit in Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden und ihren angestrebten Zielen sowie daraus resultierenden Handlungen. Beim Autofahren müssen in kürzester Zeit viele verschiedene Entscheidungen getroffen und dabei andere am Verkehr teilnehmende Personen berücksichtigt werden. Den Verkehrspsychologen folgend erfordert zum Beispiel ein Spurwechsel etwa 15 Tätigkeiten mit unterschiedlichen Herausforderungen an die kognitiven Fähigkeiten sowie die motorischen Fertigkeiten des Autofahrenden. So müssen beispielsweise die aktuelle Höchstgeschwindigkeit, die bestehenden Sichtverhältnisse, aber auch der Abstand zum vorderen Fahrzeug und das mögliche Verhalten anderer bedacht werden.

Die bewusste Verarbeitung der hierfür notwendigen Informationen liegt bei durchschnittlich 60 Prozent und steigt beispielsweise bei komplexen Tätigkeiten wie dem Abbiegen an einer Kreuzung auf bis zu 80 Prozent. Trotz dieser enormen Anforderung an die kognitiven Fähigkeiten, aber auch an die motorischen Fertigkeiten, ist ein Unfall statistisch gesehen ein seltenes Ereignis: Im Durchschnitt wird

lediglich etwa alle 150.000 bis 300.000 Kilometer ein Unfall ohne fatale Folgen und alle 90 Millionen Kilometer ein Unfall mit einem Toten verursacht. Bei Berücksichtigung der pro gefahrenem Kilometer durchschnittlich notwendigen 125 Beobachtungen und zwölf Entscheidungen ereignet sich erst nach circa zehn Milliarden Beobachtungen und einer Milliarde Entscheidungen ein tödlicher Unfall. Und dabei sind noch nicht einmal Rahmenbedingungen wie etwa der Zustand der Straße oder die Präsenz von Sicherheitssystemen im Fahrzeug berücksichtigt worden. Angesichts dessen stellt sich also die Frage, ob die Zuverlässigkeit eines Menschen tatsächlich durch die einer Maschine ersetzt werden kann.

Akzeptanz und Emotion

Darüber hinaus ist fraglich, ob die potenziellen Fahrgäste diese Technik überhaupt wollen. Bis dato liegen den Verkehrspsychologen nach klare

Hinweise vor, dass Autofahrende von dieser Technik kaum begeistert sind. Laut einer Befragung der Zeitschrift AutoBild unter 4.029 Personen lehnt knapp die Hälfte (47 Prozent) autonom fahrende Fahrzeuge ab. Nur 36 Prozent würden dem Autopiloten die Verantwortung im Stau übergeben und lediglich 17 Prozent würden die Kontrolle in jeder Situation abgeben. Gemäß den Verkehrspsychologen ist diese Skepsis gegenüber den vollautomatisierten Fahrzeugen vor allem dem sozialen Mehrwert, aber auch dem motivationalen Hintergrund geschuldet. Denn das Auto ist ja nicht nur ein klassisches Statussymbol, sondern auch ein treues Gefährt, das mobil und damit frei und unabhängig macht.

Laut der DGVP hängt das Misstrauen der Automatisierung gegenüber auch mit der Angst davor zusammen, die Kontrolle zu verlieren und die Selbstbestimmung aufgeben zu müssen.



Schöne neue automobile Welt? Bild: Continental

Schließlich bleiben dem eigentlichen Fahrzeugführenden nur noch zwei Tätigkeiten – das Überwachen der technischen Funktionen und das Eingreifen in brenzligen Situationen. Das Überwachen erfordert sehr viel Aufmerksamkeit über einen langen Zeitraum, da jederzeit ein Eingriff nötig sein kann. Das Eingreifen bedarf eines kühlen Kopfes, da eine gefährliche Situation schnell gelöst werden muss. Hierzu ist der Mensch hinter dem Steuer laut verschiedenen Fahrsimulationsstudien angeblich binnen drei bis zehn Sekunden bereit. Die Verkehrspsychologen fragen sich jedoch, ob Fahrende wirklich so schnell wieder die Führung übernehmen und direkt das aktuelle Verkehrsgeschehen überblicken können. Immerhin vernachlässigen diese Studien die Vielzahl an möglichen Situationen in der Realität.

Der Mensch muss also beim hochautomatisierten Fahren über einen langen Zeitraum das Fahrzeug lediglich überwachen und wird dadurch unterfordert, er muss dann aber im Ernstfall eingreifen und Expertenentscheidungen treffen und ist verständlicherweise dann damit überfordert. Laut der DGVP birgt dieses Phänomen der „Überforderung durch Unterforderung“ Gefahren: Zum Beispiel könnte die über einen langen Zeitraum empfundene Unterforderung in Kombination mit fehlenden Kenntnissen über die technischen Funktionen des automatisierten Fahrzeugs dazu führen, dass Fahrende durch das plötzliche Eingreifen in einer letztlich harmlosen Situation wie der selbstständigen Änderung der angegebenen Route doch einen schweren Unfall verursachen.

Potenziale von Assistenzsystemen

Anstatt eine Hoch- oder Vollautomatisierung anzustreben, plädieren die Verkehrspsychologen dafür, die Potenziale kooperativer Assistenz besser zu erschließen. Aufgabe der Technik sollte es also sein, Autofahrende nicht in der Verantwortung einzuschränken, sondern in den routinemäßigen Tätigkeiten und insbesondere in schwierigen Situationen durch entsprechende Warnungen und Maßnahmen zu unterstützen. Es sollte bei Diskussionen rund um das automatisierte Fahren folglich vielmehr darum gehen, den Menschen nicht in seiner Freiheit einzuschränken, sondern ihm in schwierigen Situationen unter die Arme zu greifen.

Impressum



DVR-report
Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 3/2016, 46. 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

Titelfoto:
DVR

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

Druck:
Bonifatius GmbH
Paderborn
ISSN: 0940-9025

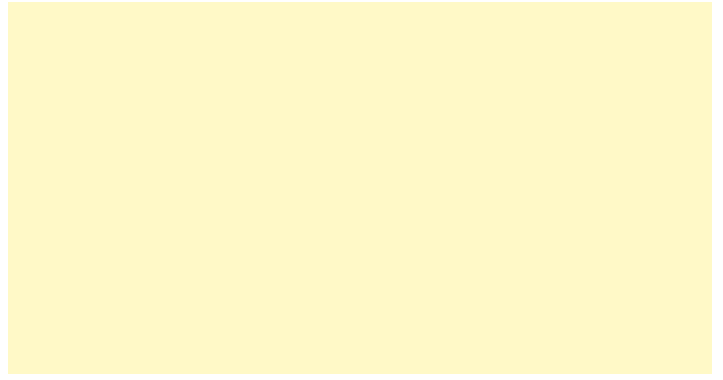
Der „DVR-report“ wird von den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern und dem DVR finanziert.

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

G 3169 F

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

An advertisement for 'RUNTER VOM GAS!' featuring a scenic landscape of a lake, mountains, and a forest. The text 'WEIL LEBEN SCHÖN IST' is written vertically in large, bold, black letters on a white background. Below it, 'RUNTER VOM GAS!' is written in white letters on a black background. The bottom right corner contains logos for 'RUNTER VOM GAS', 'DUK', 'UK I BG', and 'Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur'.

WEIL LEBEN SCHÖN IST

RUNTER VOM GAS!

RUNTER VOM GAS

DUK

UK I BG

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur