

DVR

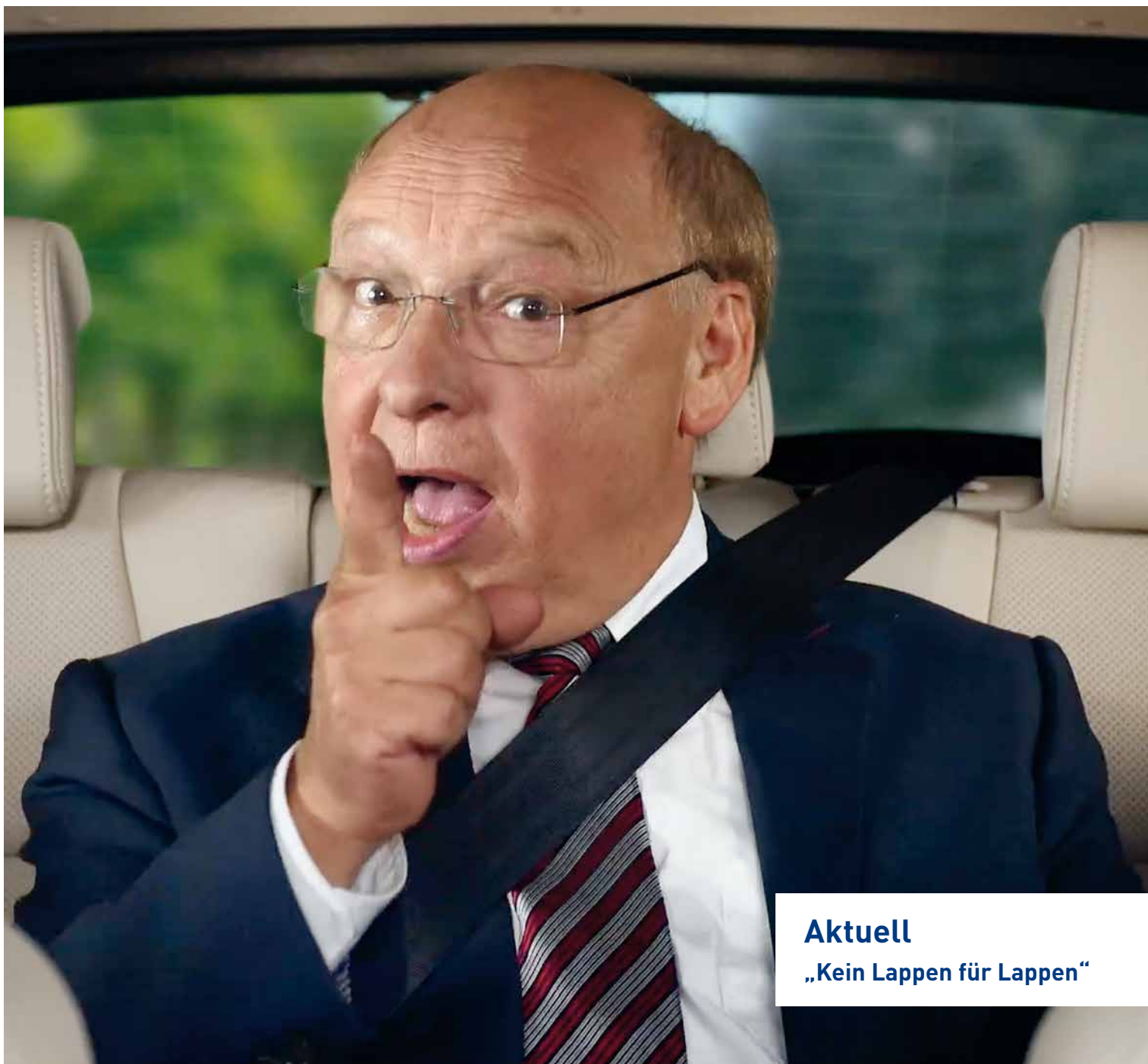
report

3/2017

Fachmagazin

für Verkehrssicherheit

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.



Aktuell

„Kein Lappen für Lappen“

Rundschau

Fahrradkurse fördern
die Integration

Im Blickpunkt

Gute Straßen in Stadt und Dorf

Journal

Mehrheit für Tempolimit
auf Autobahnen

Wer fährt, tippt nicht!

Es wurde höchste Zeit, die gesetzlichen Vorschriften zur Nutzung moderner Kommunikationsmittel beim Führen von Fahrzeugen zu aktualisieren. Das Verbot der nicht bestimmungsgemäßen Nutzung von Mobil- und Autotelefonen auf andere Geräte der Unterhaltungselektronik, wie zum Beispiel Tablets, andere tragbare Flachrechner oder Fernseher mit Videofunktion sowie Navigationsgeräte auszuweiten, war längst überfällig. Die mit der Nutzung dieser Geräte einhergehende Ablenkung wird viel zu häufig in hohem Maße unterschätzt. In unserer digitalen, vernetzten Welt stehen wir vor der Herausforderung, ständig „online“, jederzeit erreichbar sein zu müssen. Auch beim Autofahren wollen viele auf E-Mails, WhatsApp, Facebook, Twitter und Co. nicht verzichten und wir glauben, wir können mehrere Dinge gleichzeitig tun. Das ist allerdings ein Irrtum und Multitasking ein Mythos.

Fachleute gehen davon aus, dass in Deutschland mindestens jeder zehnte Verkehrsunfall durch Ablenkung verursacht wird. Auch ein nur kurzer Blick auf Smartphone oder Tablet kann schnell böse enden und tödliche Folgen haben. Die Wahrscheinlichkeit für einen so verursachten Unfall steigt beispielsweise beim Telefonieren um das Zweifache, beim Lesen oder Texten sogar um das Sechsfache und beim verbotenen Wählen einer Telefonnummer mit dem Handy in der Hand auf das Zwölffache. Hinzu kommt das Problem der Blickabwendung: Wer bei 50 km/h nur eine Sekunde den Blick vom Verkehrsgeschehen

abwendet, legt 14 Meter im Blindflug zurück. Kaum jemand rechnet mit dem Kind, das binnen dieser Sekunde auf die Straße läuft, noch mit dem Auto, das in dem Moment die Vorfahrt nimmt. Die klare Empfehlung muss deshalb lauten: Wer fährt, tippt nicht!

Die Nutzung technischer Geräte mit einer den Verhältnissen angepassten kurzen Blickzuwendung zu ermöglichen, ist sehr kritisch zu betrachten. Menschen haben in der Regel ganz individuelle Interpretationen für den Begriff „kurz“. Die aktive Teilnahme am Straßenverkehr erfordert jedoch jederzeit volle Konzentration.

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



Sven Rademacher, Chefredakteur
rademacher@vkm-dvr.de



Dr. Gerhard Schork gestorben

Der frühere Präsident des DVR Dr. rer. pol. Gerhard Schork ist im Alter von 88 Jahren gestorben. Die ehrenamtliche Funktion als Präsident hatte der im Odenwald geborene Rechts- und Staatswissenschaftler und promovierte Volkswirt von 1978 bis 1998 inne. Im Anschluss wurde ihm die Ehrenpräsidentschaft übertragen.

Seit 1958 war Dr. Schork in verschiedenen Funktionen hauptamtlich für die Berufsgenossenschaft Nahrungsmittel und Gaststätten (heute Gastgewerbe) tätig, seit 1972 als Hauptgeschäftsführer. Bereits 1973 war er Mitglied des damaligen DVR-Ausschusses für Erwachsenenauklärung, dessen Vorsitz er ein Jahr später übernahm. 1995 wurde ihm das Große Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen.

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf würdigt die Verdienste seines Vorgängers um die Erhöhung der Verkehrssicherheit in Deutschland: „Mit großem Respekt stehen wir vor dem Lebenswerk eines Mannes, der sich mit beispiellosem Einsatz für das Verkehrswesen und die Verkehrssicherheit

in Deutschland verdient gemacht hat. Mit seiner Fachkompetenz und seiner großen Erfahrung hat er als Präsident die Arbeit des DVR wesentlich geprägt und sich stetig bemüht, die Verkehrssicherheit zu verbessern.“

Der DVR wird seinem ehemaligen Präsidenten für seine hohen Verdienste in der Verkehrssicherheitsarbeit ein ehrendes Andenken bewahren.



Dr. Gerhard Schork Foto: DVR

Inhaltsverzeichnis

EDITORIAL	2
RUNDSCHAU	3
AKTUELL	6
MITGLIEDER	10
IM BLICKPUNKT	16
INTERVIEW	20
JOURNAL	23
EUROPA	30
WISSENSCHAFT	31
IMPRESSUM	31

Fahrradkurse fördern die Integration

DVR kooperiert mit dem LandesSportBund Niedersachsen



Praxisübungen, um sicher auf dem Fahrrad unterwegs zu sein. Foto: DVR



Mit dem Projekt „Radfahren vereint“ fördert der LandesSportBund (LSB) Niedersachsen Sportvereine, Sportbünde und Landesfachverbände, die integrative Fahrradkurse durchführen wollen. Der DVR unterstützt das Projekt im Rahmen seiner Kampagne „German Road Safety“.

„Sport hat in unserer Gesellschaft eine wichtige soziale Funktion. Beim

integrativen Fahrradtraining können sich Menschen kennenlernen und Vorurteile abbauen“, sagt Maike Fiedler, die das Projekt beim LSB koordiniert. Doch Fahrradkurse sind auch für die Verkehrssicherheit von besonderer Bedeutung. „Sie helfen, Verkehrsregeln kennenzulernen, sich sicherer im Straßenverkehr zu bewegen und führen zu mehr Selbstständigkeit und Mobilität im Alltag“, erläutert Marc-Philipp Waschke, Referent für das Themenfeld Geflüchtete und Zugewanderte beim DVR. Mobilität und Sicherheit im Straßenverkehr seien auch für zugewanderte Menschen von ihrem ersten Augenblick in Deutschland an ein

wichtiger Teil des täglichen Lebens. „Dass Verkehrssicherheit in der Integrationsarbeit einen wichtigen Platz haben kann, zeigt die großartige Kooperation mit dem LandesSportBund Niedersachsen“, freut sich der DVR-Referent.

Das Projekt „Radfahren vereint“ zielt darauf ab, zugewanderten und sozial benachteiligten Menschen Fähigkeiten und Kenntnisse des sicheren Fahrradfahrens zu vermitteln. Sportvereine, Sportbünde oder Landesfachverbände, die einen Fahrradkurs durchführen, werden pauschal gefördert. Das Projekt wird im Rahmen des Bundesprogramms „Integration durch Sport“ mit Mitteln des Bundesministeriums des Innern (BMI) gefördert. Der DVR unterstützt das Projekt mit umfangreichen Materialien. So erhalten beteiligte Vereine den Leitfaden „Fahrradsicherheit für Geflüchtete und Zugewanderte“, der Tipps zur Durchführung von Fahrradtrainings gibt. Er enthält je vier Theorie- und Praxismodule, gibt Lernziele sowie einen Zeitrahmen vor. Darüber hinaus wurde für das Projekt ein neues Poster entworfen, das die Bestandteile des verkehrssicheren Fahrrads in verschiedenen Sprachen erklärt. Komplettiert wird das Set mit der mehrsprachigen Broschüre „Fahrrad fahren in Deutschland“.

Interessierte Vereine können sich auf der Internetseite des LSB Niedersachsen (<https://www.lsb-niedersachsen.de>) näher informieren. Materialien zur Verkehrssicherheitsarbeit für Geflüchtete stehen unter www.germanroadsafety.de bereit.

DVR-Förderpreis: Verkehrssicherheitsforschung im Fokus



Die Kooperation von Forschung und Praxis stellt in der Verkehrssicherheitsarbeit einen wichtigen Baustein dar. Auch in diesem Jahr schreibt der DVR gemeinsam mit der Friedrich-Schiller-Universität Jena und den Unfallkassen und Berufsgenossenschaften seinen Förderpreis aus. Ausgezeichnet werden Abschlussarbeiten (Diplom, Magister, Bachelor, Master, jedoch keine Promotionen) aus dem Bereich der Verkehrssicherheitsforschung. Schwerpunkte der Arbeiten sollten in der Mobilitätsverhaltens- und Unfallforschung sowie der Analyse von Unfallursachen in den Bereichen Betrieb, Schule oder kommunale

Verkehrssicherheitsarbeit liegen. Die Arbeiten sollten zwischen dem 1. Oktober 2016 und dem 30. September 2017 fertiggestellt worden sein. Einsendeschluss ist der 22. Dezember 2017. Der DVR-Förderpreis 2018 ist mit insgesamt 7.500 Euro dotiert. Die Preisverleihung findet im Mai 2018 statt.

Beiträge können (auch in digitaler Form) eingereicht werden bei:
Deutscher Verkehrssicherheitsrat
Anett Stadelmann
Jägerstr. 67-69
10117 Berlin
Telefon: 030 2266771-24
E-Mail: ASTadelmann@dvr.de

Broschüre „Sicher Rad fahren mit und ohne Elektroantrieb“

Das Fahrrad, ob mit oder ohne Elektroantrieb, hat sich längst zu einem Mobilitätsgaranten entwickelt. Damit Radfahrerinnen und Radfahrer sicher unterwegs sind, haben das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der DVR die Broschüre „Sicher Rad fahren mit und ohne Elektroantrieb“ neu aufgelegt. Auf 32 Seiten informiert sie über die wichtigsten Verkehrsregeln, klärt über die notwendige technische Sicherheitsausstattung der Fahrräder auf und gibt Tipps für das eigene verkehrssichere Verhalten.

Dem Thema Elektrofahrräder ist ein eigenes Kapitel gewidmet, das die

Unterschiede zwischen Pedelec und S-Pedelec sowie deren Technik erläutert. Kompakte Hinweise zu Wartung, Pflege und Transport der Zweiräder runden den Themenbereich ab. Verkehrsregeln gehören ebenso zum Inhalt wie Tipps zum sicheren und partnerschaftlichen Verhalten im Zusammenspiel mit anderen Personen im Straßenverkehr.

Die überarbeitete Broschüre steht auf www.dvr.de/sicherradfahren kostenlos zum Download bereit und kann dort auch in gedruckter Form bestellt werden.



„Kein Lappen für Lappen“ – Gernot Hassknecht ist der härteste Fahrprüfer Deutschlands

„Runter vom Gas“ präsentiert Online-Quiz



„Millionen von Deutschen glauben, sie könnten Auto fahren.“ Foto: Runter vom Gas

Von Carla Bormann

Jeder zweite deutsche Autofahrende würde laut einer repräsentativen Umfrage des ADAC aus dem Jahr 2016 die theoretische Führerscheinprüfung nicht noch einmal bestehen. Berufs-Choleriker Gernot Hassknecht, bekannt aus der ZDF-„heute-show“, hat sich dieses Missstandes angenommen. Für die Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und des DVR wurde er im interaktiven Online-Quiz zum härtesten Fahrprüfer Deutschlands. Seine Devise: Kein

Lappen für Lappen! Mit dem Online-Quiz sollen Interessierte auf www.runtervomgas.de animiert werden, ihr Wissen über die Verkehrsregeln zu überprüfen. „Millionen von Deutschen glauben, sie könnten Auto fahren. Dabei können sie es gar nicht. Für alle, die sich für Götter der Straße halten: Fresse halten und Prüfung machen!“, fordert Hassknecht.

In der digitalen Führerscheinprüfung können zehn zufällig ausgewählte Quiz-Fragen pro Durchgang durchlaufen werden. Ein Großteil der Fragen stimmt mit den Texten aus den realen Prüfungen

überein – nur bei den Antworten und Reaktionen des Fahrprüfers wurde der Realität etwas nachgeholfen. Die Testergebnisse können anschließend in sozialen Netzwerken geteilt werden. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer können so ihre Freunde wissen lassen, ob sie „Klugscheißer“ sind oder mit dem „Busticket zurück in die Fahr- schule müssen“.

Auf der Internationalen Auto- mobil-Ausstellung (IAA) im September konnte das Quiz erstmals am Gemein- schaftsstand des BMVI, der Deutschen Verkehrswacht (DVW) und des DVR an einer Multimedia-Säule online gespielt werden. Der humorvolle Test kam her- vorragend an – obwohl oder gerade, weil kaum jemand alle Fragen richtig beantworten konnte.

Das Web-Quiz „Kein Lappen für Lap- pen“ basiert auf amtlichen Prüfungs- aufgaben der Theoretischen Fahrer- laubnis und wurde um weitere Fragen zu häufigen Unfallursachen ergänzt. „Runter vom Gas“ dankt TÜV / DEKRA arge tp 21 für die Bereitstellung der verwendeten Fragetexte und Abbildun- gen. Die vertiefenden Erläuterungen zu den Fahrschulfragen wurden freund- licherweise vom Verlag Heinrich Vogel (Springer Fachmedien München GmbH) zur Verfügung gestellt und stammen aus dem Online-Lertraining Fahren Lernen Max.

Hier geht's zur härtesten Fahrprüfung Deutschlands: www.runtervomgas.de/fahrpruefer-hassknecht

www.runtervomgas.de, www.facebook.com/runtervomgas

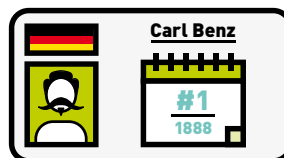
Die Autorin ist Referatsleiterin Öffent- lichkeitsarbeit Kampagnen/Medienarbeit und stellvertretende Pressesprecherin beim DVR.

cbormann@dvr.de



Reges Interesse am Online-Quiz auf der diesjährigen IAA Foto: Ulrich Schepp

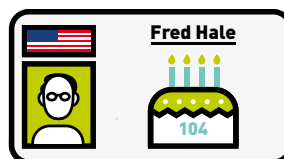
6 kuriose Fakten rund um den Führerschein



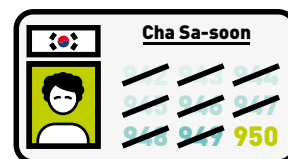
Den ersten deutschen Führerschein erhielt Carl Benz im Jahr 1888 – ohne eine Prüfung abgelegt zu haben.



Auf dem Führerscheinfoto sind weder Kopfbedeckung noch Sonnenbrille erlaubt. Einzige Ausnahme: die Hamburger „Kiez-Größe“ Kalle Schwensen.



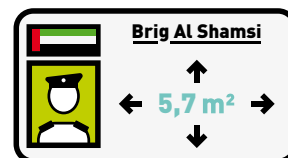
Der älteste Mensch, dem laut Guinnessbuch der Rekorde je die Fahrerlaubnis erteilt wurde, war der US-Amerikaner Fred Hale.



Keiner ist öfter durch die Theorieprüfung gefallen als die Südkoreanerin. Sie hat insgesamt 4.200 \$ für ihren Lappen gezahlt.



Die Queen ist gelernte Automechanikerin und die einzige Britin, die seit 72 Jahren ohne Fahrerlaubnis hinter dem Steuer sitzen darf.



Der größte Führerschein der Welt hängt im Polizeipräsidium von Scharidscha in den Vereinigten Arabischen Emiraten. Ausgestellt ist er auf den Polizeichef.

RUNTER VOM GAS

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur **DVR**

Aktion „#FingervomHandy“ macht auf Ablenkung im Straßenverkehr aufmerksam

Neue „Runter vom Gas“-Aktion mit prominenter Unterstützung



Präsentierten die Aktion in München (v.l.n.r.): Oguz Yilmaz, Kay One, Katharina Körner, Dorothee Bär und Christian Kellner Foto: Runter vom Gas

Von Anna-Sophie Börries

Nur schnell eine Nachricht beantworten, ein Telefonat führen oder das Navi einstellen: Im Straßenverkehr kann jedoch das „immer online – immer erreichbar“ lebensgefährlich sein. Eine aktuelle repräsentative Kantar-TNS-Umfrage unter mehr als 2.500 Personen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und des DVR liefert neue Zahlen zum Thema: Demnach stufen insgesamt 92 Prozent aller Befragten das Bedienen von Mobiltelefonen im Straßenverkehr als gefährlich ein. Mehr als ein Drittel (36 Prozent) der Befragten, die ein Handy besitzen, ist durch das Nutzen des Mobiltelefons im Straßenverkehr bereits in eine gefährliche Situation geraten, sieben

Prozent waren sogar in einen Verkehrsunfall verwickelt.

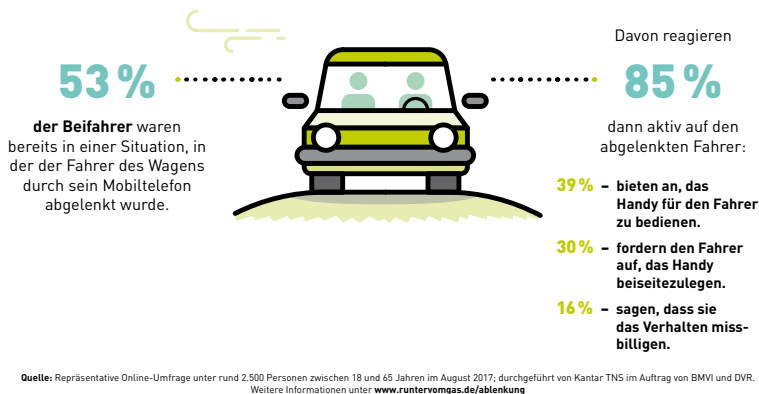
Emotionaler Spot im Mittelpunkt der Aktion

Die neue Aktion „#FingervomHandy“ im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ macht daher auf die Gefahr von Ablenkung im Straßenverkehr aufmerksam. Sie wurde in München von Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, und DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner vorgestellt. Im Mittelpunkt dieser Aktion steht ein emotionaler Spot, der im Kino ausgestrahlt wird und auf YouTube bereits 1,3 Millionen Mal (Stand: Mitte Oktober) aufgerufen wurde. Dieser zeigt, wie leicht die Geborgenheit im

Auto zerstört werden kann und wie verheerend die Folgen von Ablenkung am Steuer sein können: Die letzte Szene zeigt ein schlimmes Unfallszenario mit Notärzten und einem Helikopter. „Mit diesem Spot möchten wir den Menschen die Gefahr von Ablenkung im Straßenverkehr vor Augen führen. Aufs Handy soll und muss im Alltag niemand verzichten. Aber die Nutzung im Straßenverkehr stellt eine riesige Gefahr dar – für mich selbst, aber auch für alle anderen um mich herum“, erklärte Bär.

Präsentiert wurden auf der Pressekonferenz neben dem Spot auch die aktuellen Ergebnisse der Online-Umfrage zum Thema sowie ein großes Bildangebot mit klaren Botschaften gegen Ablenkung im Straßenverkehr. Der Spot sowie das Bildangebot können auf

UMFRAGEERGEBNIS: ROLLE DES BEIFAHRERS IM PKW



der Webseite www.runtervomgas.de/ablenkung heruntergeladen und in den sozialen Netzwerken geteilt werden. „Wir glauben an einen Viral-Effekt im Netz und rufen die Online-Community dazu auf, unseren Spot und das Bildangebot in den sozialen Netzwerken zu teilen und so ein deutliches Zeichen gegen Ablenkung im Straßenverkehr zu setzen. Wir freuen uns, dass wir dabei von zahlreichen bekannten Persönlichkeiten unterstützt werden“, sagte Kellner. Hierzu zählen der YouTuber Oguz Yilmaz, Rapper Kay One und die Psychologin Katharina Körner, die sich aus Überzeugung für die Aktion „#FingervomHandy“ engagieren und zum Umdenken aufrufen. „Eine falsche Entscheidung im Straßenverkehr kann fatale Folgen haben. Wer Auto fährt, sollte sich daher voll auf den Straßenverkehr konzentrieren“, warnte Kay One.

Online-Umfrage zeigt Einfluss begleitender Personen

In der aktuellen Online-Umfrage zeigt sich der positive Einfluss anderer Personen auf das Verhalten von Fahrern und Fahrerinnen, um einer möglichen Ablenkung vorbeugen zu können. Den

Ergebnissen folgend war mehr als die Hälfte der Beifahrer und Beifahrerinnen (53 Prozent) bereits in einer Situation, in der die Fahrerin oder der Fahrer des Wagens durch das Mobiltelefon abgelenkt wurde. Davon reagierten 85 Prozent auf die Situation und boten an, das Handy zu bedienen (39 Prozent), forderten dazu auf, das Mobiltelefon beiseitezulegen (30 Prozent), oder sagten, dass sie dieses Verhalten missbilligen (16 Prozent). Die übrigen 15

Prozent reagierten hingegen nicht auf dieses Fehlverhalten.

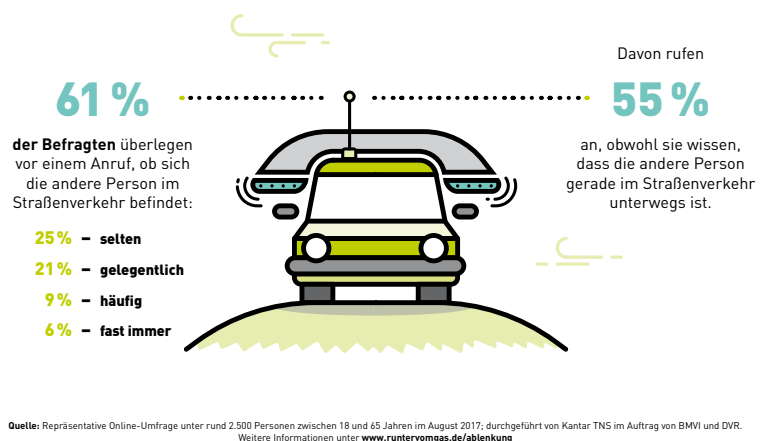
Die Ergebnisse zeigen zudem, dass 39 Prozent der Befragten vor einem Anruf nicht überlegen, ob sich die andere Person gerade im Straßenverkehr befinden könnte. Mehr als die Hälfte (61 Prozent) denkt hierüber nach, bevor sie einen Anruf tätigen. Von diesen 61 Prozent rufen dennoch 55 Prozent jemanden an, obwohl sie wissen, dass die Person gerade im Straßenverkehr unterwegs ist. „Wir sind es mittlerweile gewohnt, dass wir auf unsere Anrufe oder Nachrichten umgehend eine Antwort erhalten. Wer jedoch weiß, dass die andere Person aktuell im Straßenverkehr unterwegs ist, der sollte auf eine Antwort warten und nicht durch Anrufe oder Nachrichten ablenken“, sagte Kellner.

Weitere Informationen unter www.runtervomgas.de, www.facebook.com/runtervomgas

Die Autorin ist Referentin Öffentlichkeitsarbeit Initiativen/Veranstaltungen beim DVR.

asboerries@dvr.de

UMFRAGEERGEBNIS: VERHALTEN DER ANRUFER



Sichere Mobilität durch moderne Technik?

7. Symposium des Deutschen Instituts für Qualitätsförderung



Die Experten des diesjährigen DIQ-Symposiums Foto: Frank Eppler

Nach Auffassung vieler Fachleute helfen moderne Fahrzeugtechnik und Antriebstechnologien, die Mobilität sicherer und komfortabler zu gestalten. Aber verspricht der technische Fortschritt mit Blick auf die Mobilität von morgen tatsächlich absolute Sicherheit? Dieser zentralen Fragestellung widmete sich das 7. Symposium des Deutschen Instituts für Qualitätsförderung (DIQ) in Frankenthal.

Der Leiter des DIQ-Symposiums, Professor Dr.-Ing. Peter König von der Hochschule Trier, betonte, wie wichtig es sei, Tendenzen zu entdecken, die vor Fehlentwicklungen warnen. „Nur so kann das Fragezeichen hinter dem Titel ‚Mehr Sicherheit durch moderne Technik?‘ durch ein Ausrufezeichen ersetzt werden“, stellte der Wissenschaftler fest.

Eine gewisse Skepsis sei angebracht, Meldungen über ernsthafte Probleme mit moderner Technik würden derzeit zunehmen. Brennende Handys oder komplett abgebrannte Batteriefabriken seien die Folge. Die Systemgrenzen elektronischer Fahrassistenzsysteme seien nicht ermittelt, der Kunde erfahre davon nichts. Schützenswerte Mobilitätsdaten würden auf den umkämpften Markt des Datenhandels geraten und zum Verkauf angeboten, der Vertrauensverlust in neue Systeme sei die Folge.

Die Referenten des DIQ-Symposiums zeigten auf, wie in allen Bereichen saubere und korrekte Systeme entwickelt werden könnten, mit denen echte Sicherheit durch moderne Technik gewährleistet sei.

Dr.-Ing. Adrian Zlocki von der Forschungsgesellschaft für Kraftfahrwesen Aachen zeigte die Möglichkeiten auf, wie das vernetzte Fahren den Weg zum unfallfreien Fahren ebnen kann. Jens Vogt von der Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes in Saarbrücken informierte über den so wichtigen Schutz der Daten im vernetzten Fahrzeug. Über die Möglichkeiten, die Schadenhöhe bei Unfällen durch moderne Fahrassistenzsysteme zu reduzieren, berichtete Bernd Schmidt von der Celette Deutschland GmbH in Kehl. Dr. rer. nat. Dietmar Schelb vom Karlsruher Institut für Technologie (KIT), Brandschutzstelle,

gab einen Einblick in die Vorkehrungen und Sicherheitsmaßnahmen der Feuerwehr im Umgang mit Bränden bei batterieelektrischen Fahrzeugen. Weitere Vorträge befassten sich mit den Herausforderungen moderner Antriebstechnologien.

Worauf kommt es also an, damit moderne Technik für ein echtes Sicherheitsplus sorgen kann? Hier einige zentrale Ergebnisse des Symposiums: Neue Technologien müssen einen messbaren Beitrag zur sicheren Mobilität der Zukunft leisten. Der Schutz der persönlichen Daten muss Priorität vor deren kommerzieller Nutzung haben.

Die Sicherheit der Systeme muss für alle Produktzyklen sichergestellt sein (Beispiel Gebrauchtwagen, bei Missbrauch, Unfall und Entsorgung). Sicherheitsrelevante Schäden und Reparaturen müssen erkennbar sein. Innovative Technologien müssen eine Revolution der Fahrzeugstrukturkonzepte mit sich bringen.

„Die Menschen müssen Vertrauen in die neue Technik haben können, damit man hinter den Satz ‚Mehr Sicherheit durch moderne Technik‘ ruhigen Gewissens ein Ausrufezeichen setzen kann“, fasste DIQ-Geschäftsführer Thomas Koch abschließend zusammen.

Institut für Zweiradsicherheit gewinnt „OttoCar“ in Gold

Mit dem Spot „Motorrad: Mit Sicherheit“ zählt das Institut für Zweiradsicherheit (ifz) zu den Preisträgern der renommierten „OttoCar Awards“, die im Rahmen der diesjährigen Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main prämiert wurden.

Dabei gelang es den Motorrad-Sicherheitsexperten in Kooperation mit dem DVR und der Agentur RIDDER WERKE, sich im namhaften Bewerberfeld zu behaupten und vor der internationalen Fach-Jury durchzusetzen. Am Ende konnte sogar der OttoCar in Gold abgeräumt werden.

Bei der Produktion handelt es sich um einen kleinen Film mit großer Wirkung. Dabei scheint die Story zunächst rein gar nichts mit Verkehrssicherheit oder gar Motorrädern zu tun zu haben, es geht nämlich um fliegende

Toastbrotsscheiben. Was diese aber zur sicheren Vorbereitung auf den Straßenverkehr beitragen können, zeigt der 45-sekündige Film auf witzige Weise. Auf einprägsame Art wird zum Trainieren und zur Konzentration auf das Wesentliche aufgerufen. Die Botschaft richtet sich an alle, die unterwegs sind,

vor allem aber an die Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder.

Der Spot ist auf der facebook-Seite des ifz, auf dem ifz-YouTube-Kanal und auch hier: <https://www.ifz.de/kampagne-motorrad-mit-sicherheit/> zu finden.



Der Forschungsleiter des ifz Matthias Haasper (2.v.r.) nahm den „OttoCar“ in Gold entgegen. Mit ihm freuten sich Jürgen Bente (DVR) (r.) sowie Patrick Waldmann (l.) und Andreas Ridder von der Agentur RIDDER WERKE. Foto: ifz

Preisverleihung zum Wettbewerb „Unterwegs – aber sicher!“

VDSI und DVR zeichnen gute Ideen für betriebliche Verkehrssicherheit aus



Preisverleihung zum Wettbewerb „Unterwegs – aber sicher!“ auf der A + A in Düsseldorf Fotos: DVR/Jörg Loeffke

Zum dritten Mal suchten der VDSI – Verband für Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz bei der Arbeit und der DVR nach innovativen Konzepten, die das Unfallrisiko auf dem Arbeitsweg, dem Schulweg oder beim innerbetrieblichen Transport und Verkehr senken. Jetzt stehen die Gewinnerinnen und Gewinner des Wettbewerbs „Unterwegs – aber sicher!“ fest.

Platz eins belegte die SAP SE, Platz zwei ging an die wuidi GmbH, Dritter wurde das Unternehmen LSG Sky Chefs. Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer hatten außerdem die Chance, eines von zehn Fahrsicherheitstrainings

zu gewinnen. Die Preisverleihung fand im Rahmen der A+A in Düsseldorf statt. Die drei Gewinnerteams konnten sich über Preisgelder von insgesamt 6.000 Euro freuen. Eine Jury, bestehend aus Fachleuten des VDSI und des DVR sowie aus Industrie und Medien, hatte sie unter allen Einreichungen ausgewählt. Entscheidende Kriterien waren neben der Schutzwirkung auch Nachhaltigkeit, Effizienz und Kreativität der Projekte.

Beide Verbände zogen eine positive Bilanz: „Die Fachjury war der Meinung, dass die drei ausgewählten Gewinnerprojekte die Vorgaben des Wettbewerbs

ganz besonders gut erfüllen – und das, obwohl sie so unterschiedlich sind. ‚Unterwegs – aber sicher!‘ zeigt also einmal mehr, wie vielfältig Maßnahmen zur betrieblichen Verkehrssicherheit sein können“, sagte der VDSI-Vorstandsvorsitzende Professor Rainer von Kiparski.

„Unser gemeinsamer Wettbewerb hat ein ambitioniertes Ziel und zwar die Strategie der Vision Zero weiter in der Fachöffentlichkeit zu verankern. Die Verkehrssicherheit ist hierbei ein überaus bedeutender Baustein“, meinte Kay Schulte, Referatsleiter Unfallprävention – Wege und Dienstwege beim DVR.



Für Aktionen rund um das sichere Fahrradfahren erhielt SAP den ersten Platz.

Die Gewinnerinnen und Gewinner 2017

Erster Platz: „Bike to work month“, SAP SE, Walldorf

2016 gab es bei SAP in Deutschland erstmals mehr meldepflichtige Fahrradunfälle als Autounfälle. Daher setzte das Team Occupational Safety Germany zahlreiche Aktionen zum Thema „Sicher Fahrrad fahren“ um. Das seit fünf Jahren stattfindende, globale Projekt der SAP „Bike to work“ wurde 2016 als Anlass genutzt, einen besonderen Fokus auf die Verkehrssicherheit als wichtigen Beitrag zur Gesundheit und Nachhaltigkeit bei dem größten europäischen Softwarehersteller zu legen. Ziel ist es, Fahrradunfälle bei SAP zu vermeiden. Hierbei geht es um eine nachhaltige Verbesserung der Infrastruktur inner- und außerhalb des Firmengeländes sowie um eine gezielte Schulung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Zu den Maßnahmen gehören unter anderem Fahrradsicherheitstrainings, der Einsatz von Tourguides, die den Beschäftigten sichere Arbeitswege aufzeigen sowie kostenlose Fahrrad-Check-ups.

Zweiter Platz: „wuidi – Gemeinsam Wildunfälle vermeiden“, wuidi GmbH, Leiblfing

Alle zwei Minuten verursacht ein Wildtier auf Deutschlands Straßen einen Unfall. Der jährliche Versicherungsschaden von Wildunfällen beläuft sich dabei auf über 650 Millionen Euro. Um die Unfallzahl zu senken, riefen die drei Gründer Alfons Weinzierl, Alexander Böckl und Jozo Lagetar den digitalen Wildwarner „wuidi“ ins Leben. Das Gerät warnt Autofahrerinnen und Autofahrer bei der Fahrt durch Gefahrengebiete mit erhöhtem Wildwechsel, erstmals orts- und zeitabhängig. Die Warnung erfolgt entweder über eine App oder mittels Bluetooth-Kopplung direkt über das Automobil. Dank eines Hintergrundmodus ist keine Bedienung während der Fahrt notwendig und wuidi kann problemlos im Straßenverkehr eingesetzt werden. Kommt es dennoch zu einem Wildunfall, hilft die App bei der effizienten Abwicklung. Der Präventionsansatz setzt beim Menschen an, nicht beim Wildtier.

Dritter Platz: „Konzeptänderung Catering-Hubwagen“, LSG Sky Chefs, Frankfurt/Main

LSG Sky Chefs ist das Catering-Tochterunternehmen der Deutschen Lufthansa AG. Mit einem Marktanteil von weltweit 20 Prozent ist sie der zweitgrößte Anbieter von Bordverpflegung. Zum Transport in die Flugzeuge werden spezielle Hubwagen genutzt. Der Hubwagenfahrer muss beim Beladen häufig zwischen der Arbeitsplattform und dem Fahrerhaus wechseln. Dieser Prozess stellt die häufigste Unfallursache bei dieser Mitarbeitergruppe dar. Bei der Konstruktion und Beschaffung neuer Fahrzeuge war der Aspekt des Ein- und Aussteigens wesentlich bei der Auswahl des Chassis. Für den Wechsel zwischen Fahren und Beladen ist nun keine Treppe oder Leiter mehr notwendig; es ist lediglich ein Plattformwechsel vorgesehen. Der Ein- und Ausstieg wird über eine deutlich breitere Treppe mit größerer Auftrittfläche realisiert. Pro Jahr können durch diese Modifizierung bis zu 18 Unfälle vermieden werden.

Mehr Informationen zum Wettbewerb unter www.vdsi-unterwegs-aber-sicher.de

Ehrung für mutiges und beherztes Handeln

„Kavalier der Straße“ in Weiden ausgezeichnet



Auszeichnung für vorbildliches Verhalten im Straßenverkehr Foto: Lukas Meister

Von Gernot Sittner

Gute Nachrichten – schlechte Nachrichten: Dieser Kontrast prägt alljährlich den Festakt der Arbeitsgemeinschaft „Kavalier der Straße“, die dem DVR als Mitglied verbunden ist.

Die schlechte Nachricht heuer: insgesamt 2,6 Millionen Straßenverkehrsunfälle, trauriger Höchststand seit Beginn der Zeitreihen 1950, 3.206 Verkehrstote, 396.666 bei Unfällen Verletzte, davon 67.426 Schwerverletzte. Täglich neun Verkehrstote auf unseren Straßen.

DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer nannte in ihrem Grußwort zur Jahrestagung der Arbeitsgemeinschaft in Weiden in der Oberpfalz diese Zahlen „inakzeptabel“. Und sie beklagte: „Es vergeht kaum eine Woche, in der das Verhalten mancher Mitbürgerinnen und Mitbürger im Straßenverkehr einen nicht fassungslos macht ... Gaffer behindern den Verkehr, stören die Rettungskräfte und blockieren

Rettungswege. Und das Widerliche ist, wie sie die Persönlichkeitsrechte der Opfer verletzen.“ Der DVR habe es deshalb sehr begrüßt, dass künftig höhere Bußgelder und Fahrverbote drohen, wenn Rettungskräfte bei ihrer Arbeit behindert werden.

Die gute Nachricht: Die Arbeitsgemeinschaft, der einige Dutzend deutsche Tageszeitungen angehören, konnte auch heuer wieder Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer als „Kavalier der Straße“ auszeichnen, die sich in kritischen Situationen vorbildlich verhalten haben – Männer und Frauen, die, wie Ute Hammer sagte, „uneigennützig, mutig und beherzt gehandelt haben, ohne dabei das Risiko für sich selbst zu scheuen – und die noch dazu geistesgegenwärtig zu reagieren wussten“.

Ein Beispiel, eine gute Nachricht: Es ist ein kalter Winterabend im Januar dieses Jahres. Eine 79-jährige Autofahrerin kommt mit ihrem Auto auf

schneebedeckter Straße ins Schleudern, kann nicht mehr gegensteuern. Der Wagen kommt von der Fahrbahn ab und kippt in den neben der Straße verlaufenden Bach auf das Dach. Die Fahrerin hängt im Sicherheitsgurt und kann sich nicht alleine befreien. Es dringt immer mehr Wasser ins Innere des Autos. Das Gesicht der Frau gerät bereits unter Wasser, als ihr ein Autofahrer, der den Unfall beobachtet hat, zu Hilfe eilt. Er kann den Sicherheitsgurt durchschneiden, die Frau in letzter Minute aus dem Pkw ziehen und in Sicherheit bringen.

Einer von einem guten Dutzend „Kavalieren der Straße“, die für ihren couragierten Einsatz in Weiden Urkunde, Plakette, Anstecknadel entgegennahmen – und dazu den starken Beifall der Versammelten.

Der Autor ist Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen „Kavalier der Straße“ im DVR e.V.

BADS setzt virtuelle Rauschbrille ein



Die digitale Rauschbrille im Praxistest Fotos: BADS

Der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (BADS) geht neue Wege in der Prävention und setzt moderne Technik ein. Für bereits auf dem Markt befindliche sogenannte Augmented-Reality-Brillen wurde jetzt eine virtuelle Rauschbrille als App (Android und iOS) entwickelt.

Mit der App kann der Alkoholgehalt im Blut zwischen 0 und 1,3 Promille simuliert werden. Dabei lassen sich die optischen Effekte wie Unschärfe, Doppelbilder und Tunnelblick je nach eingestelltem Blutalkoholwert unterschiedlich stark in die Wahrnehmung integrieren.

Wie funktioniert das? Die App wird gestartet und anschließend das Smartphone in die Brille eingelegt. Die Kamera des Smartphones nimmt ein Bild auf und überträgt es auf die Linsen der Brille. Das wirkt, als würde man auf einen Bildschirm schauen, der direkt vor den Augen liegt. Es gibt vier Einstellungen (0,0; 0,5; 0,8 und 1,3 Promille) und entsprechend wird das Bild verzerrt. Zum Umstellen der Werte muss die Brille nicht einmal abgesetzt werden, dies geschieht mittels Kopfbeugung und veränderter Blickrichtung.

App und Rauschbrille werden von den jungen Menschen sehr positiv bewertet:



„krasser Effekt“ oder „echter als die analogen Rauschbrillen“ heißt es oft.

Die App macht es möglich, junge Menschen zeitgemäß, auf dem aktuellen Stand der Technik, und ohne erhobenen Zeigefinger auf die Gefahren des Alkoholkonsums im Straßenverkehr hinzuweisen und mit ihnen ins Gespräch zu kommen.

Die App kann hier kostenlos heruntergeladen werden:

<https://play.google.com/store/apps/details?id=de.nextreality.rauschbrille>
<https://itunes.apple.com/de/app/bads-rauschbrille/id1246667863?mt=8>

Gute Straßen in Stadt und Dorf

Beispielsammlung zu Funktion, Gestaltung und Sicherheit



Der Schlossplatz in Schwetzingen nach der Umgestaltung: Repräsentativer Stadtplatz mit integrierten Fahrbereichen schafft Gleichberechtigung für alle Verkehrsarten und Nutzergruppen. Foto: Theo Kyrberg, Schwetzingen

Die Bandbreite kommunaler Verkehrssicherheitsarbeit umfasst zahlreiche Maßnahmen, vor allem im Bereich der Infrastruktur. Trotz aller bisherigen Bemühungen und Erfolge gibt es weiteres Verbesserungspotenzial. Allein in unseren Städten und Dörfern sind im vergangenen Jahr 211.686 Unfälle mit Personenschaden verursacht worden. Das sind mehr als zwei Drittel aller Unfälle auf unseren Straßen, bei denen Menschen zu Schaden gekommen sind. 960 Personen sind dabei ums Leben gekommen, 35.482 wurden schwer verletzt. Was muss also unternommen werden, damit wir sicherer unterwegs sind?

Die Regelwerke für die Straßengestaltung enthalten klare Vorgaben, wie Straßen dimensioniert sein müssen. Die praktische Umsetzung erfordert jedoch oftmals Anpassungen und Kompromisse, wenn es um die Verkehrsplanung sicherer Straßen und Plätze geht. Mit Blick auf das komplexe Verkehrsgeschehen stehen die Kommunen vor

der großen Herausforderung, nicht nur die Sicherheit zu erhöhen, sondern darüber hinaus unsere Städte und Dörfer zu gern genutzten Lebens- und Verkehrsräumen umzugestalten und zukunftsfest für die Mobilität von morgen zu machen.

Mit der Beispielsammlung „Gute Straßen in Stadt und Dorf“ zeigt der DVR, wie ein ernsthaftes Bemühen um Funktion, Gestaltung und Sicherheit zu einer Verbesserung der Unfallbilanz führen kann. Unter www.dvr.de/publikationen/gute-strassen/beispielsammlung.html können sieben Praxisfälle, von Köln bis Cottbus und von Stralsund bis Schwetzingen, eingesehen und kostenlos als PDF heruntergeladen werden. Weitere Fallbeispiele sollen folgen. Zielgruppen der Beispielsammlung sind Fachleute, aber auch Interessierte, die sich mit dem Straßenentwurf befassen: Stadt-, Verkehrs- und Landschaftsplanende, Straßenverkehrsbehörden, Polizei und Entscheidungsträger aus der Politik.

Alle positiven Beispiele werden ausführlich in Wort und Bild dargestellt und zeigen detailliert die dahinterliegenden Überlegungen und Planungen sowie die Ergebnisse der umgesetzten Maßnahmen. Auch die Entwicklung im Unfallgeschehen wird dokumentiert und aktualisiert. Die Fallbeispiele wurden auf der Basis individueller Kenntnisse und von Hinweisen ausgewählt.

Gut und sicher – geht das?

Die Praxisbeispiele machen deutlich, wie sich die Anforderungen an die Nutzung des öffentlichen Straßenraums verändern oder ein anderes Gewicht erhalten. Das Verständnis von „Inklusion“ als Voraussetzung für eine gleichberechtigte Teilhabe am öffentlichen, gesellschaftlichen Leben geht mittlerweile über das Bildungs- und Erziehungssystem weit hinaus und spielt zunehmend auch in der Verkehrs- und Straßenplanung eine Rolle.

Die vorliegenden Rahmenbedingungen, das komplexe Verkehrssystem, die vielfältigen und teils einander widersprechenden Anforderungen der verschiedenen Arten der Verkehrsteilnahme an Straßen und Verkehrsanlagen, die im Einzelfall gegebenen räumlichen Rahmensetzungen und kommunalpolitischen Kräfteverhältnisse in den Entscheidungsgremien – all dies erfordert im Zuge einer Entwurfsplanung

notwendigerweise Abwägungen, Anpassungen und Kompromisse.

Vor diesem Hintergrund werden die in der Beispielsammlung dokumentierten Straßen bewusst nicht als „Best Practice“ bezeichnet und gewertet. Die Dokumentation soll vielmehr zum Ausdruck bringen, dass ein ernsthaftes Bemühen um Funktion, Gestaltung und Sicherheit im Verkehr, aber auch im sozialen Gebrauch von Straßen, vielleicht nicht zu optimalen, das heißt „besten“, aber doch zu „guten“ Ergebnissen führen können.

Die Erläuterungen zu den einzelnen Beispielstraßen stellen deren spezifische Eigenart differenziert dar. Dabei wird im Einzelfall rasch deutlich, dass die vorhandenen Rahmensetzungen das Spektrum der theoretisch denkbaren Entwurfslösungen einschränken. Die vorhandene Straßenraumbreite zwischen den Gebäuden oder anderen Randnutzungen ist beispielsweise meist begrenzt. Aus der Bestandsituation ergeben sich weitere einschränkende Bedingungen. Dies führt dazu, dass Kompromisse hinsichtlich der verfügbaren Breiten und Flächen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen gefunden werden müssen. Einzelne Flächen müssen beispielsweise gemeinsam genutzt werden. Oder für einzelne Verkehrsanlagen

lassen sich nur die in den Regelwerken vorgegebenen Mindestmaße – statt wünschenswerter Standard- oder Komfortmaße – realisieren. Unterschiedliche Verkehrsführungen, insbesondere solche für den Radverkehr, haben im Vergleich unterschiedliche Vor- und Nachteile. Die eindeutig beste Lösung lässt sich daher kaum finden.

Potenzial zur Unfallvermeidung

Und nicht zuletzt kommt es darauf an, wie sich die Menschen im Straßenverkehr verhalten, wie sie miteinander umgehen, ob sie aufmerksam sind und inwieweit sie sich an die geltenden Regeln der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) halten – all dies ist auch durch eine gute Straßengestaltung nur bedingt beeinflussbar.

Gleichwohl zeigen die dokumentierten Beispiele, dass mit der Umgestaltung vor allem das Unfallgeschehen an Einmündungen, Kreuzungen und Grundstückszufahrten sowie beim Überqueren der Fahrbahn reduziert werden konnte. Auch eine Verringerung der Unfallschwere und der Anzahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Menschen war durchweg zu verzeichnen.

Grundlage für die formulierten Erkenntnisse ist eine Unfallbetrachtung in einem mehrjährigen Vorher-Nachher-Zeitraum. Die digitale Kartierung



Vorher-Situation der Bonner Straße in Köln: überdimensionierte Fahrbahn mit ungeordneter Nutzung durch den Kfz-Verkehr zulasten des Fuß- und Radverkehrs sowie durch Wegfall der Straßenbahn und Fertigstellung der U-Bahn notwendig gewordene Oberflächensanierung Foto: Stadt Köln



Nachher-Situation: Standard für gesicherte Überquerungsstellen: ausreichend breite Mittelinsel mit beidseitigem Fußgängerüberweg, ergänzt durch Bodenindikatoren für Sehbeeinträchtigte Foto: Prof. Karl Heinz Schäfer, TH Köln



Überquerungsstelle (Schulweg) in heutiger Ausbauf orm in Wehr: nur noch einstreifig befahrbare Engstelle mit Pollern zur Verhinderung des seitlichen Überfahrens Foto: Stadt Wehr

von Verkehrsunfällen wird erst seit einigen Jahren verbreitet durchgeführt. Für die dokumentierten Beispiele lagen daher überwiegend keine Unfalltypenkarten für die Vorher-Situation vor. Ausnahmen waren die Bahnhofstraße in Cottbus und der Nicolaiplatz in Brandenburg an der Havel.

Zurückgegriffen wurde daher vorwiegend auf die polizeilichen Erkenntnisse zur Entwicklung von Unfallhäufungsstellen und -linien sowie nach Möglichkeit auf mehrjährige Unfalldaten der polizeilichen Unfallstatistik. Letztere waren allerdings nicht für alle dokumentierten Beispiele zugrunde zu legen, weil die Verkehrsfreigabe noch keine vollen drei Kalenderjahre umfasste.

Verbleibende Defizite hinsichtlich Funktion und Sicherheit werden in den Fallbeispielen durchaus benannt. Dies soll dazu verhelfen, dass die breite Zielgruppe, die diese Dokumentation anspricht – Planende, Entwerfende, Planungsbeteiligte und -betroffene, am Straßenentwurf Interessierte und nicht zuletzt über die Umsetzung von Planungen politisch Entscheidende – am Beispiel lernend wertvolle Erkenntnisse für das eigene Handeln gewinnen kann.

Grundsätzlich hilfreich ist es im konkreten Planungsfall, das Instrument des Sicherheitsaudits zu nutzen, um Sicherheitsdefizite auf den verschiedenen Stufen des Entwurfsvorgangs systematisch aufzuspüren. Sicherheitsaudits werden von hierfür eigens ausgebildeten „Sicherheitsauditoren“ durchgeführt. Mittlerweile bieten zahlreiche Institutionen eine qualifizierte Weiterbildung für Planende in öffentlichen Fachverwaltungen und privaten Ingenieurbüros an. Eine Liste ausgebildeter Auditoren sowie autorisierter Ausbildungsstellen stellt

die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) online zur Verfügung.

Gut und schön?

Gut gestaltete Straßen werden übrigens oft auch als „schöne“ Straßen wahrgenommen. Es sind Straßen, in denen man sich gerne aufhält, in denen Kinder gerne unterwegs sind und auch Einkäufe gerne zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt werden. Ältere Menschen können hier ihre Wege unterbrechen, um sich auszuruhen. Jugendliche können sich hier ohne Konsumzwang aufhalten, das heißt ohne ein außergastronomisches Angebot in Anspruch nehmen zu müssen, bei dem bezahlter Verzehr zwingend ist. Aber auch Außengastronomie findet ihren Platz. Bäume spenden im Sommer Schatten, Kunstwerke, Spielgeräte und Wasserelemente beleben den Aufenthalt. Gut gestaltete Straßen und Plätze dienen nicht nur zu Verkehrszwecken. Sie prägen öffentliche Räume und deren Erleben durch die Menschen, die hier wohnen, arbeiten, unterwegs sind und sich aufhalten. Sie tragen zu einer Identifizierung im positiven Sinne von „meine Straße“ bei. Sie bilden sozialen Raum für Bewegung und Begegnung.



Die Bahnhofstraße in Cottbus nach dem Umbau: differenzierte Querschnittsgestaltung mit dem Ziel der Gleichberechtigung für alle Verkehrsarten Foto: Stadt Cottbus



Der Nicolaiplatz in Brandenburg vorher...



...und nachher Fotos: Stadt Brandenburg

Außerdem bieten gut gestaltete Straßen auf jeden Fall ein höheres Maß an Sicherheit. Wesentliche Grundaspekte betreffen hierbei unter anderem gute Sichtbeziehungen sowie ein dichtes und damit Umwege weitgehend reduzierendes Angebot an gesicherten Überquerungsstellen. Weitere Sicherheitselemente

sind Sicherheitsstreifen, insbesondere zwischen den Anlagen des Radverkehrs und des ruhenden Verkehrs (Parkstreifen), aber auch zwischen Radverkehrs- und Fußverkehrsanlagen sowie Entwurfselemente und -prinzipien, die dem Kraftfahrzeugverkehr angepasste Fahrgeschwindigkeiten nahelegen.

Die Dokumentation guter Beispiele soll in den kommenden Jahren erweitert und auch auf andere „Typen“ von Straßen, beispielsweise auf Ortsdurchfahrten von klassifizierten Straßen oder dörfliche Straßen, ausgedehnt werden.

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Ortschaften?

Wie hoch sollte die angemessene Geschwindigkeit zum Beispiel in einer Straße mit zugeparkten Fahrbahnrandern sein? Grundlegend geht es um die Frage, ob Tempo 30 als stadtverträgliche Regelgeschwindigkeit eingeführt werden sollte. Tempo-30-Zonen sind aus Innenstädten nicht mehr wegzudenken. Es besteht weitgehend Konsens, dass Städte primär der Funktion des Wohnens und Lebens dienen. Stadtstraßen sind wichtige Aufenthalts- und Kommunikationsräume für Menschen. Die Funktion der Mobilität rangiert erst an nachgeordneter Stelle.

Grundsätzlich besteht ein direkter Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit. Der Effekt einer Geschwindigkeitsreduktion auf die Unfallentwicklung ist umso größer, je niedriger das Ausgangsgeschwindigkeitsniveau ist, sodass ein positiver Effekt von 50 auf 30 km/h in besonders hohem Maße zu erwarten ist. Gleichzeitig hat eine Geschwindigkeitsreduktion einen stärkeren Einfluss auf Unfälle mit Personenschäden als auf Unfälle mit nur Sachschäden, führt also zu einer Verschiebung der Unfälle zwischen den Unfallschwere-Kategorien. Die positiven Erfahrungen, die seit den 1980er Jahren mit der Einführung und Ausweitung von Tempo-30-Zonen gemacht wurden, hängen mit dem wesentlich kürzeren Anhalteweg zusammen.

Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn wird bei Tempo 30 weitgehend verkehrssicher möglich. Auch die wechselseitige Rücksichtnahme gelingt bei langsameren Geschwindigkeiten eher. Die Geschwindigkeitsdifferenzen sind deutlich geringer, die Verkehrsarten lassen sich besser miteinander harmonisieren.

Das bedeutet nicht, dass innerorts nur noch Tempo 30 zugelassen werden sollte. Auf ausgewiesenen Straßen soll auch weiterhin Tempo 50 möglich sein. Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsminister hat bereits 2011 vorgeschlagen, die „Beweislast“ umzukehren: „Es muss streckenbezogen begründet werden, warum schneller gefahren werden darf – und nicht wie heute die Regel, warum langsamer gefahren werden muss.“

Ideal wäre es, wenn Tempo-30-Straßen mittel- und langfristig in möglichst großer Zahl so umgestaltet werden könnten, dass intuitiv die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird, um dem Ziel „selbsterklärender“ Straßen auch innerorts näherzukommen.

Der DVR hat sich bereits vor vier Jahren für die Durchführung eines wissenschaftlich begleiteten Modellversuchs ausgesprochen, um zu gesicherten Erkenntnissen hinsichtlich der festgelegten Wirkungen, der Reduktionspotenziale von Unfällen und deren Übertragbarkeit zu gelangen.

„Die sichere Straße gibt es nicht“

Professor Karl Heinz Schäfer von der Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik der Technischen Hochschule Köln über Praxisbeispiele einer verbesserten Infrastruktur, das Zusammenspiel verschiedener Verkehrsteilnehmergruppen und Herausforderungen bei der Straßengestaltung



„Für die Merkmale einer sicheren Straße müssen wir zunächst auf die Hauptrisikogruppen schauen.“

Fotos: Gerhard Zerbes

DVR-report: Herr Professor Schäfer, worauf kommt es bei der Verbesserung der Infrastruktur in Städten besonders an? Was macht eine gute und sichere Straße aus?

Prof. Schäfer: Eine gute Straße ist nicht unbedingt auch sicher. Eine gute innerörtliche Straße berücksichtigt vielfältige Nutzungsansprüche. Gibt es dort Anwohner und Beschäftigte und wie hoch ist der Freizeitaspekt in dieser Straße? Bei der Beantwortung dieser Fragen ändert sich oft die Bewertung. In der Vergangenheit sind Straßen oftmals als reiner Verkehrsweg betrachtet

worden. Mittlerweile hat aber ein Umdenken eingesetzt, die ganzheitliche Entwurfsplanung ist ein wichtigerer Faktor geworden.

Für die Merkmale einer sicheren Straße müssen wir zunächst auf die Hauptrisikogruppen schauen, die es im innerörtlichen Unfallgeschehen gibt. Das sind Fußgänger, Radfahrer und in vielen Städten auch die motorisierten Zweiradfahrer. Eine sichere Straße lehnt sich zudem an die vielen Regelwerke, die wir für den Straßenentwurf haben, an. Regelwerkskonform entwerfen bedeutet schon in hohem Maße sicher zu entwerfen. Die Herausforderung ist, wie man mit dem Radverkehr und mit den Fußgängern bei Überquerungen von Fahrbahnen umgeht. Darauf gibt es aber keine eindeutige und allgemeingültige Antwort.

DVR-report: Jetzt haben Sie die ersten sieben Praxisbeispiele von Köln bis Cottbus und von Stralsund bis Schwetzingen dokumentiert. Nach welchen Kriterien haben Sie diese Städte ausgewählt?

Prof. Schäfer: Wir wollten niederschwellig einsteigen. Das heißt, wir haben keine große Umfrage durchgeführt, sondern sind anhand unserer Erfahrungswerte vorgegangen. Wir haben Beispiele, die wir kannten oder die auf Zuruf benannt wurden, aufgelistet und in ein Spektrum von funktional unterschiedlichen Straßentypen gesetzt. Zum Beispiel eine Hauptverkehrsstraße wie die Bonner Straße hier in Köln, eine radial verlaufende Stadtteilgeschäftstraße mit Bus- und Radverkehr auf der Fahrbahn. Dem gegenübergestellt die Johannesstraße in Erfurt, eine radiale Hauptverkehrsstraße, in der die Stadtbahn eine Rolle spielt. Bis hin zu zentralen Plätzen oder Straßen innerhalb von Stadtzentren, wie zum Beispiel der Schlossplatz in Schwetzingen.

Wir wollten ein interessantes Spektrum haben mit unterschiedlichen Umgangsformen und Entwurfselementen, nach Möglichkeit auch mit kritischen Verkehrsdaten. Wir hatten überhaupt kein Ranking im Blick, so nach dem Motto, wo ist die beste Straße Deutschlands.

DVR-report: Gibt es ein Beispiel, das Sie in einem Vorher-Nachher-Vergleich als besonders effektiv einstufen?

Prof. Schäfer: Vor dem Einstieg in dieses Projekt hatten wir ursprünglich gesagt, wir hätten gerne einen Vorher-Nachher-Vergleich bei den Unfallzahlen, und zwar drei Jahre vor Beginn der Bauphase und drei Jahre nach Beendigung. Das hat schon deshalb nicht geklappt, weil die Beispiele teilweise zu neu sind. Aber es gab auch andere Einschränkungen für einen sinnvollen Vorher-Nachher-Vergleich. Das bereits genannte Beispiel Bonner Straße ist exemplarisch dafür. Früher fuhr dort eine Straßenbahn auf den mittleren von vier Fahrstreifen. Später, nachdem der Bahnbetrieb eingestellt wurde, ist die Fahrbahn trotzdem nicht umgestaltet worden. Es fuhr dann nur noch ein Bus und somit hat sich das Unfallgeschehen schon mal deutlich geändert. Eine weitere drastische Veränderung ist die deutliche Zunahme des Radverkehrs. Wir konnten auch vorher schon viele Unfälle im Radverkehr feststellen. Heute ist insgesamt ein Rückgang der bei Unfällen Verletzten und auch der Unfallschwere zu verzeichnen, insbesondere wenn wir auf die Unfälle mit verletzten Fußgängern und Radfahrern schauen.

DVR-report: An wen richtet sich die Beispielsammlung? Gibt es eine spezielle Zielgruppe?

Prof. Schäfer: Die Zielgruppe ist aus meiner Sicht im Wesentlichen die Kommunalpolitik. Diejenigen, die final über jeden Entwurf entscheiden. Eine zweite Zielgruppe sind sicher auch die Planerinnen und Planer. Sie müssen



„Der Politik muss deutlich gemacht werden, dass vieles möglich ist, was der gesunde Menschenverstand erst mal bezweifelt.“

der Politik deutlich machen, dass vieles möglich ist, was der gesunde Menschenverstand erst mal bezweifelt. Es geht darüber hinaus darum, dass wir Fachleute die Politik darauf hinweisen, dass es auch mit guten Beispielen durchaus Probleme geben kann, weil noch kein Optimum gefunden worden ist.

Die Hauptstraße in der Stadt Wehr ist hier exemplarisch. Da ist der Planungsprozess ganz spezifisch gemacht worden. Hat auch länger gedauert, weil die Politik und Öffentlichkeit schon im Vorfeld intensiv beteiligt worden sind. Mit dieser Beteiligung ist aber letztlich eine Lösung gefunden worden, die tragfähig war und der die Politik dann zugestimmt und mitgemacht hat, obwohl es im Jahr zuvor keine Mehrheit dafür gab.

In Schwetzingen gab es eine Testphase von einem Jahr für die Umgestaltung, um zu sehen, wie kommt der verkehrsberuhigte Bereich in der Öffentlichkeit an und wie verändert sich die Verkehrssicherheit.

DVR-report: Vor ein paar Jahren war der Begriff „Shared Space“ (gemeinsamer Raum) in aller Munde. Er

bezeichnet eine Planungsphilosophie, nach der vom motorisierten Verkehr dominierter öffentlicher Straßenraum lebenswerter, sicherer sowie im Verkehrsfluss verbessert werden soll. Täuscht der Eindruck, dass es sehr ruhig um dieses Modell geworden ist?

Prof. Schäfer: Das täuscht ein bisschen. Im Beispiel Schwetzingen sind solche „Shared Space“-Bereiche mit enthalten. Trotzdem ist es ein nicht ganz einfaches Thema. Gemeinschaftsflächen nennt die Forschung solche Bereiche. Es ist auf jeden Fall eine Lösung für stark von Fußgängern genutzte Bereiche in Geschäftsstraßen, wie in Duisburg am Theater. Wenn beispielsweise 4.000 bis 5.000 Fußgänger am Tag dort querlaufen, dann können auch 10.000 bis 15.000 Autos dort unterwegs sein. Die werden langsamer fahren, die Fußgänger setzen sich durch. Und wenn man bei der Gestaltung dann den Fokus auf dieses Queren legt, wäre das für mich ein echter „Shared Space“.

DVR-report: Die Beispielsammlung soll fortgesetzt werden. Gibt es dafür bereits konkrete Pläne?

Prof. Schäfer: Zunächst einmal gibt es einen Folgeauftrag an uns als

Technische Hochschule Köln. Wir haben auch schon eine Vorauswahl an Straßen getroffen und entsprechende Kontakte aufgenommen. Wir haben bereits fünf Beispiele, die wir dokumentieren wollen, ausgewählt. Im Zentrum soll die sichere Gestaltung von ländlichen und kleinstädtischen Ortsdurchfahrten stehen. Momentan sind wir noch intensiv auf der Suche nach guten Beispielen von solchen Straßen. Diese Gebiete sind bisher noch wenig dokumentiert, aber wir kennen die Forderungen, dass hier etwas geschehen muss. Bei diesen Dörfern und Kleinstädten handelt es sich um Gemeinden, in denen in den 1960er und 1970er Jahren erst einmal Schneisen durchgezogen wurden nach dem Motto, eine Bundesstraße muss leistungsfähig sein und was rechts und links übrigbleibt, interessiert erst einmal nicht. Mittlerweile gibt es natürlich auch in diesem Bereich gute Beispiele der Verbesserung, allerdings noch nicht in ausreichender Anzahl. Und wir suchen noch einige gut gestaltete Beispiele.

DVR-report: Neben diesen positiven Beispielen gibt es immer wieder Klagen aus den Kommunen, dass bestimmte sicherheitsfördernde Maßnahmen nicht umgesetzt werden. Liegt es immer nur am fehlenden Geld?

Prof. Schäfer: Nein, nicht nur. Die klaren sicherheitsbezogenen Elemente

gibt es nicht. Und selbstverständlich geht es immer auch um das Verkehrsverhalten, ein ganz wichtiger Aspekt. Wir können nicht, auch wenn es wünschenswert wäre, in Anlehnung an die Landstraßen den Begriff „selbsterklärende Straße“ übernehmen, denn die gibt es innerorts definitiv nicht. Wir können zwar sauber planen, aber das Verkehrsverhalten ist ein nur schwer kalkulierbares Kriterium. Von zentraler Bedeutung sind in diesem Zusammenhang die Themen Sicht und Geschwindigkeit. Sie können noch so gut entwerfen, aber wenn zum Beispiel der Parkdruck zu hoch wird, dann wird mal eben schnell gehalten. Und zwar genau in dem Sichtdreieck zwischen der einmündenden Straße und der Hauptverkehrsstraße. Schon haben wir ein erhöhtes Unfallrisiko.

DVR-report: Wie bewerten Sie den weiteren Bedarf, die Sicherheit auf unseren innerstädtischen Straßen zu erhöhen?

Prof. Schäfer: Der ist vor dem Hintergrund recht groß, dass wir einen zunehmenden Radverkehr verzeichnen, unabhängig von unserer Gestaltung. Wenn man sich Münster anschaut, eine Stadt mit dem höchsten Anteil an Radfahrern in Deutschland, muss man feststellen, dass hier auch die Unfallzahlen ganz oben sind. Münster ist im

Hinblick auf Verkehrssicherheit nicht unbedingt radfahrerfreundlich. Daher ist dort beispielsweise über einen Zeitraum von zehn Jahre hinweg ein Programm gelaufen mit der Frage, welche Maßnahmen die Situation verbessern können.

Zu Fuß gehen ist sicherlich immer noch gefährlich, besonders für Kinder. Hier geht es nicht nur in erster Linie um die Schulwege, die sind relativ sicher, sondern um die Freizeitwege. Auch ältere Menschen verunglücken im Übrigen oft zu Fuß und deren Zahl nimmt weiter zu. Und dann geht es um das Kernthema Geschwindigkeit und daraus resultierend die polizeiliche Überwachung. Es muss noch viel Überzeugungsarbeit geleistet werden, dass Geschwindigkeitsübertretungen keine Kavaliersdelikte sind. Wir erleben seit Jahren, dass die Zahl derer, die über eine Ampel fahren, die bereits länger als eine Sekunde rot war, stetig zunimmt. Das ist schockierend und gilt natürlich nicht nur für Autofahrer, sondern auch für andere motorisierte Fahrzeuge und ebenfalls für Radfahrer. Dieses Fehlverhalten wird bewusst in Kauf genommen.

Interview: Sven Rademacher

Das Interview in voller Länge unter www.dvr.de

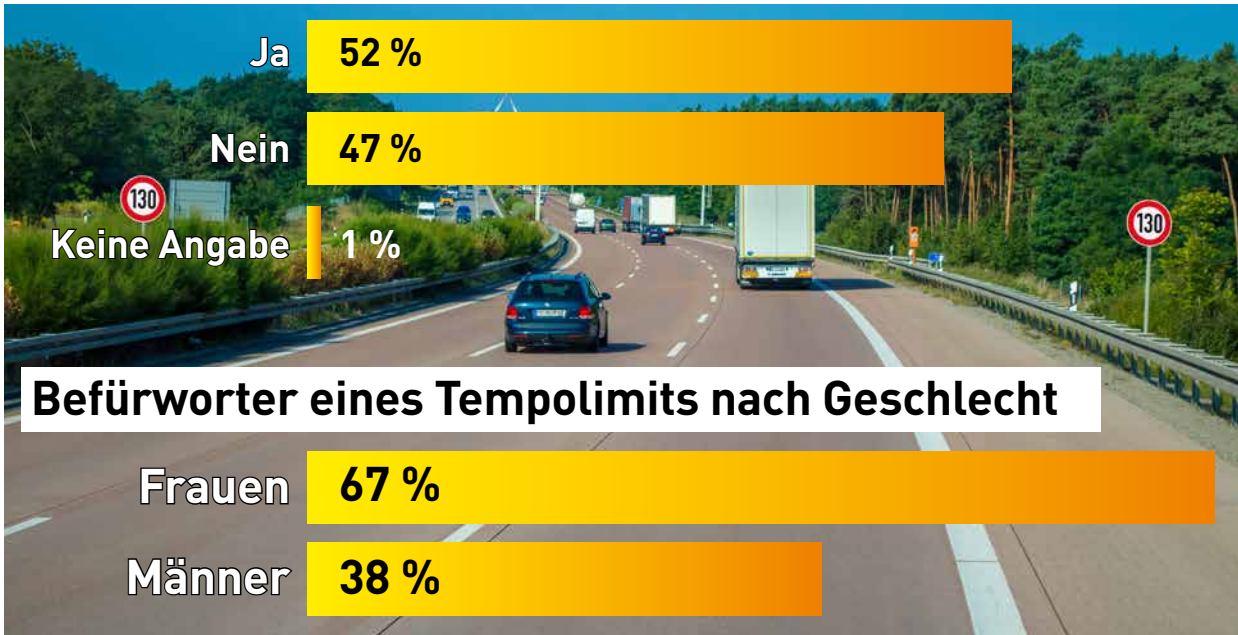
Zur Person: Professor Karl Heinz Schäfer

Der im Fachbereich Bauwesen an der RWTH Aachen ausgebildete Diplom-Ingenieur Karl Heinz Schäfer hat weitreichende Erfahrungen als Verkehrsplaner. Er ist als Stadtplaner in der Architektenkammer NRW und als beratender Ingenieur in der Ingenieurkammer-Bau NRW organisiert. Darüber hinaus ist er diplomierter Heilpädagoge und absolvierte eine mehrjährige Weiterbildung zum Organisationsberater im Managementzentrum St. Gallen.

Seit 2010 leitet Professor Schäfer an der Technischen Hochschule Köln, Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik, das Lehr- und Forschungsgebiet Verkehrsplanung und Straßenentwurf. Davor war er viele Jahre als Projektleiter in einem mittelständischen Planungsbüro in Aachen in den Bereichen Stadtverkehrsforschung und Verkehrsplanung tätig.



Sind Sie für ein generelles Tempolimit auf Autobahnen?



52 Prozent der Autofahrerinnen und Autofahrer haben bei einer Befragung des DVR ein generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen befürwortet, bei den befragten Frauen lag der Anteil der Befürworterinnen sogar bei 67 Prozent Foto: DVR, Pixabay

Über die Hälfte der Autofahrerinnen und Autofahrer (52 Prozent) ist der Meinung, dass es in Deutschland ein generelles Tempolimit auf Autobahnen geben sollte. Dies ergab eine repräsentative Befragung, die im Auftrag des DVR im Juni 2017 vom Marktforschungsinstitut Ipsos bei 2.000 Personen über 18 Jahren durchgeführt wurde. Nur eine geringe Minderheit (ein Prozent) hat zu der Frage keine Meinung. Ebenfalls 52 Prozent aller Befragten gaben an, dass mit einem Tempolimit die Zahl der Verkehrstoten gesenkt werden könnte. Im Jahr 2016 sind 393 Menschen auf deutschen Autobahnen ums Leben gekommen.

Die Ansichten von Männern und Frauen unterscheiden sich erheblich: Bei den Frauen befürworteten zwei Drittel der Befragten (67 Prozent) ein Tempolimit, bei den Männern sind lediglich 38 Prozent dafür. Auffällig sind auch die Unterschiede in den Altersgruppen: Während sich 67

Prozent der Autofahrerinnen und Autofahrer ab 55 Jahren für ein Tempolimit aussprechen und 32 Prozent diese Frage mit Nein beantworten, sind bei den 18- bis 34-Jährigen nur 38 Prozent dafür, 61 Prozent dagegen.

Von den Befürwortern eines Tempolimits sprachen sich die meisten (59 Prozent) für Tempo 130 als verbindliche Vorgabe aus.

Der DVR weist darauf hin, dass zu schnelles Fahren eine der Hauptunfallursachen darstellt und – auch auf Autobahnen – für zahlreiche schwere Unfälle ursächlich ist. Zudem erinnert der DVR daran, dass die bereits seit vielen Jahren auf Autobahnen geltende Richtgeschwindigkeit von 130 km/h keine unverbindliche Empfehlung darstellt. Die Nichtbeachtung kann rechtliche Konsequenzen nach sich ziehen.

Ältere als Risikogruppe im Straßenverkehr

Mediziner fordern mehr Prävention

Die Deutsche Gesellschaft für Orthopädie und Unfallchirurgie e.V. (DGOU) sieht Handlungsbedarf beim Schutz älterer Menschen, die Auto fahren. Im Jahr 2016 sind insgesamt 3.206 Menschen auf deutschen Straßen ums Leben gekommen, davon machten die über 75-jährigen mit 698 tödlich Verunglückten die größte Gruppe aus. Die DGOU rät daher, die Forschungsbemühungen zur Entwicklung von Präventionsprogrammen für ältere Menschen zu verstärken.

„Wir müssen auch für ältere Verkehrsteilnehmer Präventionsprogramme entwickeln und dürfen uns nicht wie bisher nur auf die Fahranfänger konzentrieren“, sagt DGOU-Generalsekretär Professor Dr. Reinhard Hoffmann. Bei einem schweren Verkehrsunfall sind betagte Menschen besonders gefährdet: Sie kämpfen ungleich härter ums Überleben als jüngere. Denn viele von ihnen haben Vorerkrankungen, die sich bei einer schweren Verletzung ungünstig auf den Allgemeinzustand auswirken.

Entsprechend der demografischen Entwicklung ist in den nächsten zehn bis 20 Jahren mit einer Verdopplung oder gar Verdreifachung der Anzahl älterer Menschen zu rechnen. Die DGOU sieht daher Bedarf, deren Verkehrskompetenz zu stärken und zu sichern.

Dabei sei ein anderer Ansatz als bei Präventionsprojekten für Jugendliche zu wählen. „Senioren fallen im Gegensatz zu jungen Verkehrsteilnehmern nur selten durch Unfallursachen wie überhöhte Geschwindigkeit



Ältere Menschen auf dem Fahrrad oder E-Bike machen einen großen Anteil der Verletzten aus. Foto: www.flyer.ch | pd-f.jpg

oder Alkohol am Steuer auf“, erklärt Dr. Christopher Spering, DGOU-Sektionsleiter für Prävention. Demnach seien es eher Kompetenzen, die sich im Alter ungünstig entwickeln, wie Reaktions- und Leistungsfähigkeit, Seh- und Hörvermögen sowie Beweglichkeit.

Die in diesem Zusammenhang diskutierten verpflichtenden medizinischen Fahreignungsprüfungen greifen nach Ansicht der DGOU zu kurz. „Zum einen würden die Fahrradfahrer und E-Bike-Fahrer durch das Raster fallen. Sie machen aber einen großen Anteil der Verletzten aus. Zum anderen reichen die derzeit zur Verfügung stehenden Testverfahren nicht aus, um über die Fahreignung Älterer zu entscheiden“, sagt Spering. Denn Auto- und Fahrradfahren erfordere eine sehr komplexe körperliche und psychomenteale Leistung, die über eindimensionale Tests, wie beispielsweise den Sehtest, nicht

ermittelt werden könne. „Ein geeignetes Testverfahren muss noch gefunden werden. Dazu ist aber schlichtweg mehr Forschung nötig“, sagt Spering, der als Vertreter der Fachgesellschaft auch im Vorstandsausschuss Verkehrsmedizin des DVR mitarbeitet.

Um auf den zukünftigen Präventionsbedarf vorbereitet zu sein, hat die DGOU in einem ersten Schritt ihre Sektion Prävention mit einem Konzeptaufbau für die wissenschaftliche Erarbeitung eines mehrdimensionalen Testverfahrens beauftragt, das die Anforderungen an die sichere Verkehrsteilnahme erheben kann. Prinzipiell vertritt die DGOU die Ansicht, dass ein Test- und Präventionsprogramm nötig ist, bei dem Betroffene im Falle der fehlenden Fahreignung selbst zu der Einsicht kommen, Auto oder Fahrrad besser stehen zu lassen.

Erhöhtes Risiko

Ältere Menschen sollten nicht unvorbereitet auf das E-Bike steigen

In Deutschland steigt die Zahl der Radfahrenden stetig an. Sei es für den Weg zur Arbeit oder aus Spaß an der Bewegung an der frischen Luft – Rad fahren hält gesund und schont die Umwelt. Speziell bei der älteren Generation liegen E-Bikes im Trend. Durch die Unterstützung des Elektromotors können auch größere Entfernungen zurückgelegt werden, steile Anstiege verlieren ihren Schrecken, der Transport von Einkäufen lässt sich leichter bewältigen. Die Schattenseite: Dem positiven Rad- und Pedelec-Trend stehen hohe Unfallzahlen gegenüber: 2016 kamen 232 Menschen im Alter von 65 Jahren und älter auf dem Fahrrad ums Leben, 13.912 wurden verletzt.

Viele ältere Menschen, die bisher auf das Fahrrad verzichtet haben, wollen mit einem E-Bike unterwegs sein. „Sie sind sich des Risikos einer erhöhten Verletzungsschwere aufgrund höherer

Geschwindigkeiten nicht bewusst“, warnt DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner. Er empfiehlt, sich gut vorzubereiten, auf keinen Fall solle man einfach aufsteigen und losfahren. Dies gelte aber auch für die Fahrt mit herkömmlichen Fahrrädern nach längerer Fahrradabstinenz. Speziell für Seniorinnen und Senioren hat der DVR deshalb das bundesweite Programm „sicher mobil“, finanziert vom Bundesverkehrsministerium und getragen von sieben umsetzenden Verbänden, aufgelegt. „Dafür bilden wir qualifizierte ehrenamtliche Fachleute aus, die in Gruppen den Austausch über das Thema fördern, Hilfestellungen im Straßenverkehr geben und kritische Radfahrtsituationen intensiv bearbeiten“, erklärt Kellner.

Wer als älterer Mensch zum ersten Mal ein E-Bike benutzt, sollte sich vorher unbedingt mit dem Rad vertraut

machen. Zu Beginn ist es ratsam, nur mit geringer Motorunterstützung zu fahren. Auf einem leeren Parkplatz sollte das Bremsen, Schalten, Anfahren und Kurvenfahren geübt werden, bevor es in den Realverkehr geht. Darüber hinaus bieten auch die örtlichen Verkehrswachten und der ADFC Radbeziehungsweise Pedelec-Kurse an.

Tipps zum sicheren Fahren mit dem E-Bike gibt die Broschüre „Sicher Rad fahren mit und ohne Elektroantrieb“, die kostenlos unter www.dvr.de bestellt oder heruntergeladen werden kann. Wer Interesse hat, sich als Gruppe zum Thema Rad/Pedelec schulen zu lassen, kann sich beim DVR unter 0228-40001-40 melden. Alle Informationen gibt es auch unter www.dvr.de/aelteremenschen, hier steht zudem eine Broschüre zum kostenlosen Download bereit.



Übung einer Kurvenfahrt Foto: DVR

Welche Rolle spielt der Mensch?

Präventionskonzepte im Zeitalter von Mobilität 4.0

Die Zukunft der Verkehrssicherheitsarbeit im Zeitalter von Mobilität 4.0 stand im Fokus eines DVR-Workshops im Rahmen der diesjährigen A+A in Düsseldorf, dem größten internationalen Fachforum für betriebliche Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit.

Zu Beginn der Veranstaltung präsentierte Kay Schulte, Referatsleiter Unfallprävention – Wege und Dienstwege beim DVR, die Kernthesen der Sicherheitsstrategie „Vision Zero. Keiner kommt um. Alle kommen an“: Das Leben ist nicht verhandelbar! Menschen machen Fehler! Diese Fehler dürfen nicht mit einer schweren Verletzung oder dem Tod bestraft werden! Die Menschen haben ein Recht auf ein sicheres Verkehrssystem und auf eine sichere Arbeitswelt!

Mangel verlässlicher Daten

Doch wie sicher ist die Arbeitswelt mit Blick auf den Straßenverkehr? EU-weit werden bis zu 40 Prozent aller Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten auf dem Arbeitsweg oder in Ausübung des Dienstgeschäftes verursacht. Darauf machte Dovile Adminaite vom Europäischen Verkehrssicherheitsrat ETSC (European Transport Safety Council) aufmerksam. An konkreten Zahlen mangelte es allerdings, da es keine harmonisierte Datenerfassung innerhalb der EU gebe. In vielen EU-Staaten erfasse die polizeiliche Unfallstatistik nicht den Zweck einer Fahrt, auch Angaben zu Unfallbeteiligten fehlten oft. „Da ist es schwierig, die arbeitsbezogenen Unfälle herauszufiltern“, erklärte Adminaite. Die Datengrundlage müsse sich deutlich verbessern.

Hohes Ablenkungspotenzial

Welche Herausforderungen stellt die Mobilität 4.0 an den Menschen? Moderne Informations- und Kommunikationssysteme haben längst Einzug in unsere Fahrzeuge gehalten. Leider bergen sie ein hohes Ablenkungspotenzial in sich. Das erläuterte Benno Gross vom Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). „Es gibt nahezu keine statistische Erfassung der Unfallursache Ablenkung durch Smartphone, Navi und Co.“, sagte er. Gesetzliche Regelungen, wie Informations- und Kommunikationstechnik während der Fahrt genutzt werden darf, seien nur unzureichend. Darüber hinaus gebe es keine normativen Gestaltungsvorgaben für fahrzeugintegrierte und nachträglich eingebaute Geräte. Dennoch gebe es



Smartphone und Co. bergen ein hohes Unfallpotenzial in sich. Foto: fotografx324 - Fotolia

bereits heute Möglichkeiten, die eigene Sicherheit zu erhöhen. Laut Gross sollten nur TÜV-geprüfte Halterungen für mobile Geräte verwendet werden. „Displays sollten in der Nähe der Blickrichtung des Fahrers oder der Fahrerin platziert werden, nicht im unmittelbaren Sichtfeld“, empfiehlt der Experte. Außerdem sollten Bedienelemente und Bereiche, in denen Airbags ausgelöst werden können, berücksichtigt werden.

Mythos Multitasking

Zum Thema Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten und den Mythos Multitasking stellte Christopher Frank vom Institut für Arbeit und Gesundheit der DGUV (IAG) Forschungsergebnisse vor. In einer Simulatorstudie spielten die Probanden Tetris auf einem Nintendo und wurden dann aufgefordert, die Fahraufgabe wieder zu übernehmen. „Es kam zu emotionalen Reaktionen auf die Übernahmeanforderung, die von Überraschung bis Ablehnung reichten. Bei einigen hatte sich die Nebenaufgabe zur Hauptaufgabe entwickelt“, erläuterte der Experte.

Was kann getan werden, das Risiko durch Ablenkung zumindest zu reduzieren? Frank sieht mit Bezug auf die betriebliche Präventionsarbeit klar den klassischen Dreiklang aus technischen Mitteln (zum Beispiel Fahrerassistenzsysteme und Car-to-X-Kommunikation), organisationalen Maßnahmen (Regelwerke, Richtlinien) sowie der Einflussnahme auf das Personal (Schulungen). „Warum sollten wir nicht einmal über einen Fahrerassistenzführerschein nachdenken?“ Zudem sieht er weiteren dringenden Forschungsbedarf in diesem Bereich.

Humanisierung der Mobilität

Liegt die Lösung aller Probleme im automatisierten und vernetzten Fahren? Wird der Straßenverkehr in der mobilen Zukunft dadurch sicherer? Psychologin Gudrun Gericke von der



Löst das automatisierte Fahren alle Probleme? Foto: DVR

Universität Jena sieht die Auswirkungen der Automatisierung durchaus kritisch: „Rund 90 Prozent der Straßenverkehrsunfälle gehen auf menschliche Fehler zurück. In der Folge soll der unzuverlässige Mensch durch zuverlässige Automatik ersetzt werden. Doch erhöht sich tatsächlich die Sicherheit, wenn der menschliche Einfluss reduziert wird?“ Schließlich würden auch automatische Systeme von „unzuverlässigen“ Menschen entwickelt und kontrolliert. „Und wenn für kritische Situationen keine Algorithmen verfügbar sind und Störungen auftreten, muss der Mensch wieder die Steuerung übernehmen“, erläuterte die Expertin.

Für Gericke steht die Humanisierung der Mobilität im Vordergrund. Die Technik müsse sich an menschlichen Bedürfnissen, Prozessen und Defiziten orientieren. „Es ist kein Fortschritt, wenn aus vermeintlichen Lösungen neue Probleme erwachsen“, fasste die Psychologin zusammen. Grundlegend müsse immer die Frage gestellt werden: Wem nützt die Mobilität 4.0?

Zielführende Präventionskonzepte

Das gilt auch mit Blick auf Präventionsangebote. Psychologin Marita Menzel, Referentin Aus- und Weiterbildung beim DVR, stellte zielführende Präventionsprojekte vor. GUROM zum Beispiel ist ein Instrument zur ganzheitlichen Analyse von Gefährdungsfaktoren bei der Verkehrsteilnahme und leitet aus den Antworten der Befragten Präventionsmaßnahmen ab. Als Online-Tool (www.gurom.de) soll es helfen, Unfälle auf Arbeits- und Schulwegen sowie beruflichen Fahrten und Wegen zu verhindern.

„Sicher in meiner Region - Regio Protect UVT“ richtet sich an die Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung junger Fahrerinnen und Fahrer. „In sieben Projektregionen werden vorher ermittelte Gefahrenstrecken abgefahren und per Video aufgezeichnet, um sich gezielt mit den Risiken beschäftigen zu können“, beschrieb Menzel das Projekt, das noch bis Ende 2018 läuft.

Weitere Informationen zu den DVR-Präventionsprojekten unter www.deinewege.info

Müdigkeit am Steuer ist besonders für Pendler gefährlich

Schlaftyp sollte bei der Fahrt berücksichtigt werden

Ein langer Arbeitsweg ist in Deutschland zur Regel geworden: 18,4 Millionen Menschen pendeln laut Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) täglich zwischen Wohnort und Arbeitsplatz – das sind mehr als die Hälfte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Ein Großteil nutzt dafür das Auto und fährt so jeden Tag die gleiche Strecke – vermutlich teilweise „wie im Schlaf“. Viele machen sich meist direkt nach dem Aufstehen auf den Weg, um Staus zu vermeiden und pünktlich am Arbeitsplatz anzukommen – und sofort nach Arbeitsende auf den Heimweg, um noch Erledigungen nachzugehen und etwas Zeit

mit Familie oder Freunden zu verbringen. Wer dann nicht richtig wachsam und voll konzentriert ist, riskiert einen Sekundenschlaf und eventuell einen Verkehrsunfall. Nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) passieren nämlich die meisten Verkehrsunfälle aufgrund von Müdigkeit in den frühen Morgenstunden zwischen 6 und 8 Uhr und am Nachmittag zwischen 14 und 16 Uhr. Also zu einer Tageszeit, in der viele zwischen Wohnort und Arbeitsplatz pendeln.

Die Bekanntheit der Strecke und der Zeitpunkt der Fahrt können das Risiko von Müdigkeit am Steuer und eines

Sekundenschlafs erhöhen. Diese Umstände erfordern volle Konzentration und gute Reaktionsfähigkeit. „Wer ausgeschlafen und konzentriert unterwegs ist, schützt sich und andere Verkehrsteilnehmer vor sogenannten Müdigkeitsunfällen“, erklärt DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer. Das Schlafbedürfnis fällt von Mensch zu Mensch unterschiedlich aus. Es gibt zwei verschiedene Schlaftypen: Im Fachjargon wird zwischen „Lerchen“ und „Eulen“ unterschieden. „Lerchen“ werden abends früher müde und sind morgens schneller fit. Sie erbringen am Vormittag ihre beste Leistung. „Eulen“ hingegen werden abends später müde und schlafen morgens lieber etwas länger. Sie erbringen ab Nachmittag ihre Topleistung.

Je nach Schlaftyp kann sich die Leistungskurve von Mensch zu Mensch erheblich unterscheiden. Es gilt daher, das ureigene Schlafbedürfnis wahrzunehmen und dieses bei der Planung der Autofahrten zwischen Wohnort und Arbeit einzubeziehen, um so Müdigkeit am Steuer und einen möglichen Sekundenschlaf zu vermeiden.

Sie wollen wissen, ob Sie „Eule“ oder „Lerche“ sind? Machen Sie hier den Test: www.acv.de/quiz

Weitere Informationen zu „Vorsicht Sekundenschlaf! Die Aktion gegen Müdigkeit am Steuer“ unter www.dvr.de/vorsicht-sekundenschlaf



Wer unterwegs erste Anzeichen von Müdigkeit wie häufiges Gähnen und schwere Augenlider verspürt, sollte dringend eine Pause einlegen. Foto: DVR

Begleitetes Fahren ab 17 auch im Lkw

Unfallrisiko kann reduziert werden

Der DVR empfiehlt die Einführung des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahren (BF17) im Lkw. Dies sei eine geeignete Maßnahme, in der Fahrerlaubnisklasse C/CE (Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen) die duale Ausbildung zum Berufskraftfahrer deutlich zu verbessern. Dazu sollten das Mindestalter zum Erwerb dieser Fahrerlaubnisklassen gesenkt und dafür die Voraussetzungen auf europäischer Ebene geschaffen werden. Eine entsprechende Initiative sei durch die Bundesregierung anzustreben.

„Bei der Ausbildung kommt es darauf an, eine möglichst lange Begleitphase zu erreichen. Die jungen Fahrer und Fahrerinnen könnten intensiver von der Berufs- und Fahrerfahrung ihrer Kollegen profitieren“, sagt DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Die theoretischen Ausbildungsinhalte müssten enger mit dem Erwerb praktischer Fahrerfahrung verzahnt werden. Ferner sollte über ein medizinisch-psychologisches Gutachten nachgewiesen werden, ob die jungen Leute körperlich und geistig geeignet sind, einen Lkw unter Begleitung zu lenken.

„Sowohl die zusätzliche Fahrerfahrung als auch die dadurch mögliche Verbesserung der Ausbildungsqualität lassen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine Verringerung der Unfallzahlen erwarten“, zeigt sich der DVR-Präsident optimistisch. Gleichzeitig sei es durch BF17 im Lkw möglich, geeignete Jugendliche für die Ausbildung zum Berufskraftfahrer anzusprechen und damit dem Nachwuchsmangel in der Branche zu begegnen.

In Deutschland wurden im Jahr 2016 über 32.000 Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen im Straßenverkehr verursacht. Unfälle mit Lkw sind aufgrund der hohen Fahrzeuggewichte und der Konstruktion dieser Fahrzeuge für die Unfallbeteiligten mit einer besonders hohen Verletzungsschwere verbunden. Über die Hälfte ihrer Unfälle werden von den Berufskraftfahrenden selbst verursacht.

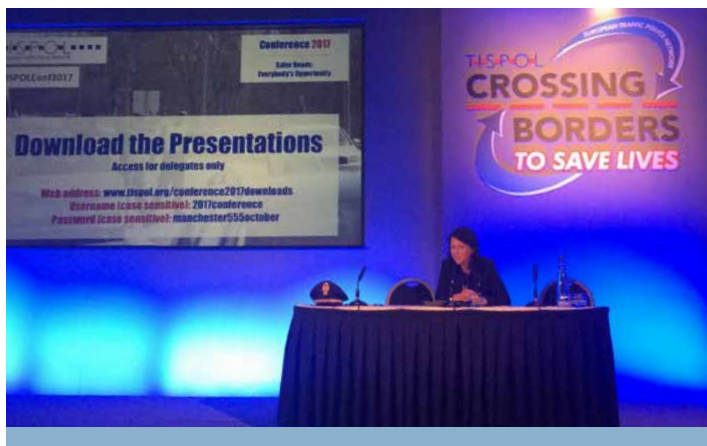
Mit BF17 im Pkw wurde die Möglichkeit geschaffen, zusätzliche Fahrerfahrung vor dem Beginn des Alleinfahrens innerhalb eines geschützten Rahmens zu gewinnen. Dadurch konnte in dieser Altersgruppe sowohl ein Rückgang der Unfälle als auch der Verkehrsauffälligkeiten um rund 20 Prozent erreicht werden, während in der Begleitphase kaum Unfälle zu verzeichnen sind. „Es bietet sich daher an, diese positiven Erfahrungen auf die Gruppe der Berufskraftfahrenden zu übertragen, um das Anfängerrisiko zu reduzieren“, so der DVR-Präsident.



In Deutschland wurden 2016 über 32.000 Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen im Straßenverkehr verursacht. Foto: anweber - Fotolia

Mehr Sicherheit auf Europas Straßen

Aktivitäten des Polizei-Netzwerks TISPOL



TISPOL-Konferenz in Manchester Foto: Jacqueline Lacroix

Von Jacqueline Lacroix

Die Organisation TISPOL – European Traffic Police Network – ist von Polizeikräften aus europäischen Ländern mit dem Ziel gegründet worden, die Sicherheit und Verkehrsüberwachung auf den Straßen zu verbessern. TISPOL agiert als eine Plattform zum Austausch von Erfahrungen und guten Verfahrensweisen und verfolgt mit seinem Strategieplan vier wesentliche Ziele:

- **SAFE** – in partnerschaftlicher Zusammenarbeit sichere Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen
- **SECURE** – die Kriminalität auf europäischen Straßen zu erkennen und zu vermeiden
- **EFFECTIVE** – die Effektivität der Polizeiarbeit zu verbessern
- **EFFICIENT** – für eine effiziente Organisation und Finanzierungsstruktur zu sorgen

TISPOL setzt neben der Überwachungstätigkeit auf Aufklärung und führte in diesem Jahr bereits zum zweiten Mal die Sensibilisierungskampagne EDWARD durch: Im Rahmen von EDWARD, dem Europäischen Tag ohne einen Verkehrstoten (European Day Without a Road Death), konnte in allen

europäischen Staaten ein Bekenntnis zur Verkehrssicherheit abgelegt werden. Am 21. September beteiligten sich 25 Millionen Menschen aus 31 Ländern Europas, wobei sie versprachen, Familie, Freunde und Kollegen zu bitten, besonders vorsichtig am Straßenverkehr teilzunehmen. EDWARD wurde über Twitter kommuniziert und viral im Netz verbreitet. Mit einem Klick konnte man sich zur sicheren Verhaltensweise im Straßenverkehr bekennen. Dazu zählten zum Beispiel die Gurtnutzung aller Fahrzeuginsassen, die Rücksicht gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmergruppen, das Fahren mit angepasster Geschwindigkeit, nicht zu Drängeln, kein Handy zu benutzen, die Reifen zu kontrollieren und nüchtern zu fahren.

Keine Getöteten im Straßenverkehr: Dies ist in 15 Ländern an diesem Tag auch tatsächlich erreicht worden, in Deutschland kamen leider drei Menschen im Straßenverkehr ums Leben. Insgesamt verzeichnete der 21. September 43 Verkehrstote auf europäischen Straßen.

Als weitere Plattform zum Austausch dient die einmal jährlich stattfindende TISPOL-Konferenz, dieses Jahr Anfang Oktober in Manchester. Innovative Maßnahmen wie die Nutzung von Drohnen in Finnland oder die Zusammenarbeit des norwegischen Gesundheitswesens und der Polizei bei der Drogenkontrolle im Straßenverkehr wurden vorgestellt, aber auch spezielle Überwachungs- und Aufklärungsmaßnahmen. Auch in Deutschland trägt die Polizei zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei, dies wurde in einem Vortrag des DVR erläutert, wobei der Beschluss des DVR-Vorstandes zur Verkehrsüberwachung und die Vielfältigkeit der Verkehrssicherheitsprogramme der Länder und des Bundes auf großes Interesse stießen.

Die Autorin ist Leiterin der Referate Europa und Verkehrsmedizin beim DVR.

jlacroix@dvr.de

EUROPA

Internationaler Austausch

6. Deutsch-Chinesisches Symposium



Fachlicher Austausch zu Fragen der Verkehrssicherheit
Foto: BAST

Anlässlich des von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) ausgerichteten 6. Deutsch-Chinesischen Symposiums zu Fragen der Straßenverkehrssicherheit kamen Fachleute der Verkehrssicherheitsarbeit aus beiden Staaten in Bergisch Gladbach zusammen.

Mit Blick auf die Erstellung von Regelwerken wurden spezifische Fragen diskutiert. Darüber hinaus standen Themen des Straßenentwurfs, des Radverkehrs und dessen Elektrifizierung sowie der Fahrausbildung auf der Tagesordnung.

Teilnehmende waren auf chinesischer Seite Experten der Tongji Universität Shanghai, der Pekinger Technischen Universität und des Research Institutes of Highway (RIOH) des chinesischen Verkehrsministeriums. Auf deutscher Seite beteiligten sich Fachleute der BAST, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), des DVR sowie der Hochschule Darmstadt und der Ruhr Universität Bochum.

Bei dem Symposium handelte es sich um das 6. Treffen seit Beginn dieser gemeinsamen Veranstaltungsreihe im Jahr 2009. Bislang fanden drei Symposien in Shanghai und zwei in Deutschland statt.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report
Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 3/2017, 47. Jahrgang
„DVR-report“ erscheint viermal im Jahr

Herausgeber:
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. – DVR
Auguststraße 29,
53229 Bonn
T +49(0)228 40001-0
F +49(0)228 40001-67
E info@dvr.de
www.dvr.de

Hauptgeschäftsführer:
Christian Kellner

Chefredakteur:
Sven Rademacher

Titelfoto:
Runter vom Gas

Konzeption und Gestaltung:
VKM · Verkehrssicherheit
Konzept & Media GmbH
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 +49(0)228 40001-67
Per E-Mail: mfrankenstein@dvr.de

G 3169 F

Postvertriebsstück · Entgelt bezahlt
VKM · Verkehrssicherheit
Konzept & Media GmbH
Auguststraße 29
53229 Bonn



A close-up photograph of a child's face, showing their eyes and a tear falling from their eye. The text 'RUNTER VOM GAS!' is overlaid vertically in large white letters. At the bottom of the image, there is a white banner containing logos for 'RUNTER VOM GAS', 'Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz', 'UKIBG', and 'UKIBG'.

RUNTER VOM GAS!

**RUNTER
VOM GAS**

Bundesministerium
für Wirtschaft und
Klimaschutz

UKIBG

UKIBG