

# DVR **report**

4/2017

Fachmagazin

für Verkehrssicherheit

**VISION ZERO.**  
Keiner kommt um. Alle kommen an.



## Aktuell

DVR-Kolloquium „Kommunale Verkehrssicherheitsarbeit“

## Rundschau

„Deutschlands beste Autofahrer“ geehrt

## Im Blickpunkt

DVR-Presseseminar  
„Ein Leben lang lernen“

## Journal

Pkw-Sicherheitstraining  
für ältere Menschen

## Verkehrsüberwachung muss sein

Verkehrskontrollen sind häufig Auslöser kontroverser Diskussionen. Und rund um das Thema Verkehrsüberwachung fallen nicht selten Begriffe wie „Abzocke“ oder „Radarfalle“. Der durch zu hohe Geschwindigkeit ausgelöste Fotoblitz wird von vielen als Gängelung oder Schikane empfunden. Die Fachleute sind sich allerdings einig, dass flächendeckende Überwachung im Straßenverkehr sowie das konsequente Ahnden von Delikten die Sicherheit auf den Straßen deutlich erhöhen. Behördliche Anordnungen von Geschwindigkeitskontrollen haben einen gewichtigen Hintergrund, denn sie beziehen sich in der Regel auf ein früheres Unfallgeschehen.

Deshalb ist es wichtig, Akzeptanz für Überwachungsmaßnahmen, insbesondere auch Radarkontrollen, zu schaffen. Gezielte Verkehrsüberwachung ist ein wesentliches Element erfolgreicher Verkehrssicherheitsarbeit. Schließlich wird niemand, der sich an die Verkehrsregeln hält, zur Kasse gebeten. Geblitzt wird nur, wer zu schnell fährt und sich selbst und andere gefährdet.

Tatsächlich spielen bei Überwachungsmaßnahmen und der Auswahl der Standorte durch die Polizei unterschiedliche Kriterien der Unfallprävention eine Rolle. Die Häufigkeit von Blitzern ist keinesfalls immer und allein maßgeblich für die Wirksamkeit der Maßnahmen. Ein Gesamtkonzept der Überwachungsmaßnahmen wird zum Beispiel mit Blick auf Radaranlagen immer auch einen „Gewöhnungseffekt“ beziehungsweise „Überraschungseffekt“ berücksichtigen. Auch Unfallschwerpunkte, die bereits durch bauliche Maßnahmen entschärft wurden, werden gegebenenfalls zunächst weiterhin untersucht oder überwacht.

„Unangepasste Geschwindigkeit“ ist Ursache Nummer eins bei Verkehrsunfällen mit Todesfolge. Die konsequente Beachtung von Tempolimits ist daher maßgeblich für die Vermeidung schwerer Verkehrsunfälle. Es gibt kein Recht auf zu schnelles Fahren, und Geschwindigkeitskontrollen machen unsere Straßen nachweislich sicherer. Generell muss noch viel Überzeugungsarbeit geleistet werden, um klar zu machen, dass Geschwindigkeitsübertretungen keine Kavaliersdelikte sind. Die Sicherheitsstrategie Vision Zero erlaubt auch bei der Verkehrsüberwachung keine Tabus.

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



Sven Rademacher, Chefredakteur  
[rademacher@vkm-dvr.de](mailto:rademacher@vkm-dvr.de)



# Wie kann die Unfallgefahr „Ablenkung im Straßenverkehr“ verringert werden?

Ablenkung im Straßenverkehr wird immer häufiger zur Ursache von Verkehrsunfällen. Nicht nur die Nutzung von Handys und Smartphones, auch Trinken, Essen, Rauchen oder das Bedienen des Radios können zu Unaufmerksamkeit führen. In einer aktuellen Untersuchung aus den USA wurden bei erfassten Unfällen mit Sach- und/oder Personenschaden in 68,3 Prozent der Unfälle Ablenkungsfaktoren aufgezeichnet. Bei einer aktuellen Umfrage der Kampagne „Runter vom Gas“ gaben 61 Prozent der befragten Pkw-Fahrenden an, sehr wahrscheinlich oder wahrscheinlich in verschiedenen Situationen Handy oder Smartphone am Steuer zu nutzen, obwohl 92 Prozent der Befragten deren Nutzung im Verkehr als gefährlich einstufen.

Warum begeben sich die Fahrenden ständig in solch große Gefahr? Warum erzielen die bestehenden Verbote nicht die gewünschte Wirkung? Und warum ist es noch nicht gelungen, Multitasking am Steuer gesellschaftlich zu ächten? Diese und weitere Fragen beantwortet der neue Band der DVR-Schriftenreihe Verkehrssicherheit.

Das Heft kann unter <https://www.dvr.de/publikationen/schriftenreihe/20-silent-killer> heruntergeladen werden.



## Inhaltsverzeichnis

EDITORIAL	2
RUNDSCHAU	3
AKTUELL	6
MITGLIEDER	8
IM BLICKPUNKT	12
INTERVIEW	16
JOURNAL	19
EUROPA	26
WISSENSCHAFT	27
IMPRESSUM	27

# „German Road Safety“ mit DEKRA Award 2017 ausgezeichnet



Bei der Preisverleihung in Düsseldorf (v.l.): Holger Winkelsträter, Leiter Marketing & Kommunikation, Caverion, Daniel Hillesheim, Marketing & Kommunikation, Caverion, DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf, Stefan Kölbl, Vorsitzender des Vorstands DEKRA e.V. und DEKRA SE, Barbara Hahlweg, Moderatorin, Marc-Philipp Waschke, Referent DVR, Dr. Annette Niederfranke, Jurymitglied und Direktorin Internationale Arbeitsorganisation (ILO), Hauke Reimer, Stv. Chefredakteur WirtschaftsWoche, Frank M. Liehr, Initiator Pflasterpass, Hatto Mattes, Jurymitglied und Ministerialrat a.D. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie. Foto: DEKRA

Mit der Kampagne „German Road Safety“ trägt der DVR zur sicheren Mobilität im Alltag bei. Herzstück ist eine neunsprachige, kostenlose Smartphone-App, die über Videos und Quiz-Spiele die wichtigsten Regeln im deutschen Straßenverkehr vermittelt. Nun wurde die Initiative mit dem DEKRA Award 2017 ausgezeichnet.

Stefan Kölbl, Vorsitzender des Vorstands von DEKRA e.V. und DEKRA SE, lobte bei der feierlichen Preisverleihung im Böhler Areal in Düsseldorf die unterschiedlichen Ansätze: „Das Spektrum der Einreichungen war dieses Jahr außerordentlich breit gefächert: 4.0-Technologien können ebenso einen entscheidenden Beitrag zu mehr

Sicherheit leisten wie ausgefeilte Prozesse oder wirksame Organisationskonzepte für sicheres Verhalten.“

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf, der den Preis für den DVR entgegennahm, bekräftigte das Engagement: „Wir freuen uns sehr über diese besondere Auszeichnung, weil sie unterstreicht, dass sichere Mobilität keine Frage von Herkunft, Sprache oder Nationalität sein darf. Mit ‚German Road Safety‘ wollen wir geflüchteten Menschen helfen, durch Mobilität aktiv an unserer Gesellschaft teilzuhaben.“

Als animierter Compact Guide gibt „German Road Safety“ einen umfassenden Überblick über die wichtigsten

Regeln im deutschen Straßenverkehr – und hilft Menschen, sich besser zurechtzufinden und entsprechend zu verhalten. Die App für Android und Apple iOS sowie die Online-Version unter [www.germanroadsafety.de](http://www.germanroadsafety.de) sind auf Deutsch, Englisch, Arabisch, Farsi, Paschtu, Spanisch, Französisch, Russisch und Chinesisch verfügbar. Als neue Kapitel sind die Themen „Erste Hilfe“ und „Führerscheinwerb“ hinzugekommen. Alle Videos können in der gewünschten Sprache kostenlos von der Internetseite heruntergeladen werden. Die Webseite bietet außerdem umfangreiches Material für Multiplikatoren sowie viele weitere Downloads.

# „Deutschlands beste Autofahrer“ geehrt



Europas größte Fahrsicherheitsaktion

Yvonne Schmierer aus Heilbronn und Torsten Liebold aus Grafrath (Bayern) haben das Lenkrad fest im Griff: Sie holten sich den Gesamtsieg bei Europas größter Fahrsicherheitsaktion „Deutschlands beste Autofahrer“ von AUTO BILD, dem DVR und weiteren Aktionspartnern, die unter

der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministeriums stattfindet. Von April bis September hat die Tournee an 25 Tagen in ganz Deutschland haltgemacht.

41 Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Vorrunden traten beim Finale im Fahrsicherheitszentrum in Linthe bei Berlin gegeneinander an. Die Gesamtsieger wurden am Abend bei einer feierlichen Abschlussgala im Berliner Axel-Springer-Haus gekürt und gewannen je einen Opel Crossland X im Wert von 25.000 Euro.

AUTO BILD-Chefredakteur Tom Drechsler: „Sinkende Unfallzahlen und weniger Todesfälle – unsere Straßen werden immer sicherer. Wir freuen uns, mit ‚Deutschlands beste Autofahrer‘

dieses Jahr bereits zum 29. Mal in Folge zu dieser positiven Entwicklung beizutragen.“ Während der Vorrunden und beim finalen Wettkampf mussten die Teilnehmer sowohl ihr Wissen als auch ihr fahrpraktisches Können unter Beweis stellen. Nach einem 20-minütigen Theorietest absolvierten sie Übungen aus dem Bereich Assistenzsysteme, Kindersicherheit und Fahrpraxis, wie Einparken, Zielbremsung und Manövrieren auf nasser Fahrbahn.

Platz zwei (Gewinn: je ein Vespa Motorroller) belegten Selcuk Demirci bei den Männern und Simone Willmann bei den Frauen. Rang drei (Formel-E-Wochenende mit Übernachtung) ging an Ernst-Gerald Prigge und Nadine Rinschede.



Wettbewerbsfinale von „Deutschlands beste Autofahrer“ 2017 auf dem Testgelände in Linthe bei Berlin Foto: AUTO BILD / Harald Almonat

# Sicher unterwegs in Stadt und Dorf

## DVR-Kolloquium zur Verkehrssicherheitsarbeit in den Kommunen



Oliver Deiters von DEKRA begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Kolloquiums. Fotos: Jörg Loeffke

Wie sehen gute und sichere Straßen in Stadt und Dorf aus? Wie gestalten wir den urbanen Raum der Zukunft? Wie lässt sich die Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern, Kommunen und Verbänden verbessern? Diesen und weiteren Fragen widmete sich das DVR-Kolloquium „Sicher unterwegs in Stadt und Dorf“ am 6. Dezember 2017 in Bonn, das von DEKRA und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) unterstützt wurde. Ideelle Partner der Veranstaltung waren der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DStGB), der Deutsche Städtetag und der Deutsche Landkreistag.

### Verbesserungspotenzial ausschöpfen

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf unterstrich bei der Begrüßung der rund 100 Gäste das „Verbesserungspotenzial an vielen Stellen, das es auszuschöpfen gilt“. Er erwähnte die Regelwerke, die klare Vorgaben machen, wie Straßen dimensioniert sein müssen. Aber die praktische Umsetzung erfordere, die spezifischen Gegebenheiten vor Ort zu berücksichtigen. „Wenn es um die Planung sicherer Straßen und Plätze geht, werden Kompromisse eingegangen und Anpassungen vorgenommen. Da ist nicht nur die Kompetenz, sondern auch die Kreativität der Fachleute gefragt“, sagte Dr. Eichendorf. Im Vordergrund müssten Bemühungen

stehen, die sogenannten „schwächeren“ Verkehrsteilnehmergruppen, Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer, Kinder und ältere Menschen, besser zu schützen.“

„Generell muss noch viel Überzeugungsarbeit geleistet werden, um klar zu machen, dass Geschwindigkeitsübertretungen keine Kavaliersdelikte sind und Überwachung keine Abzocke“, stellte Dr. Eichendorf fest. Es sei eine sehr gute Idee, die von verschiedenen Kommunen bereits umgesetzt werde, die Einnahmen aus der Verkehrsüberwachung vollständig in die Präventionsarbeit zu investieren. Damit könne die Akzeptanz für Überwachungsmaßnahmen deutlich erhöht werden.

### Förderung des Radverkehrs

Timm Fuchs vom Deutschen Städte- und Gemeindebund sprach sich klar dafür aus, den Radverkehr zu fördern und den Autoverkehr zurückzudrängen: „Autostadt war gestern, die Stadt der Zukunft ist eine Fahrrad-City.“ Er sei ein Verfechter der grünen Welle für den Radverkehr sowie des grünen Rechtsabbiegerpfeils für Radfahrerinnen und Radfahrer. Darüber hinaus komme es auf gute Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Einmündungen an. Und last but not least sei Verkehrsüberwachung ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu einer verbesserten Verkehrssicherheit.

### Gute Straßen in Stadt und Dorf

Beispiele für gute Straßen in Stadt und Dorf präsentierte Professor Karl Heinz Schäfer von der Technischen Hochschule Köln. Er hat im Auftrag des DVR die ersten sieben Beispiele dokumentiert, die zeigen, 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](http://www.dvr.de/publikationen/gute-strassen/beispielsammlung.html) können die Praxisfälle, von Köln bis Cottbus und von Stralsund bis

Schwetzungen, eingesehen und kostenlos als PDF heruntergeladen werden.

### **Kolpingstadt Kerpen**

Ein besonders positives Beispiel außerhalb der DVR-Sammlung ist die Kolpingstadt Kerpen, die 2016 mit dem Vision Zero Award von DEKRA ausgezeichnet wurde. Gewürdigt wurde, dass in Kerpen sechs Jahre in Folge keine Verkehrstoten zu beklagen waren. Guido Ensemeier, Abteilungsleiter Verkehrsplanung, stellte die beeindruckenden Maßnahmen der Stadt Kerpen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vor. Hierzu zähle unter anderem die planfreie Querung einer Kreisstraße für den Radverkehr, die Umgestaltung von Straßen, zum Beispiel mittels nachgerüsteter Fahrbahnkissen zur Geschwindigkeitsreduzierung, die Einrichtung eines Kreisverkehrs und als Ergebnis der erfolgreichen Arbeit der Kinderunfallkommission der „Kinderzebrastreifen“.

### **Design Thinking als neuer Weg**

Um das Lernen am Modell geht es beim Design Thinking, einem neuen Weg in der Verkehrssicherheitsarbeit, den Professor André Bresges, Geschäftsführender Direktor am Institut für Physikdidaktik an der Universität zu Köln, vorstellte: „Wenn ich an einem Modell, einem Prototyp, arbeite, habe ich jederzeit die Möglichkeit, Veränderungen im Verkehrsablauf vorzunehmen.“

Neben baulichen Maßnahmen sei es aber auch wichtig, zu wissen, wie der Mensch Informationen aufnimmt und verarbeitet. In diesem Zusammenhang spiele das Wechselspiel zwischen Tiefenperson und Ichperson eine wichtige Rolle. „Die Tiefenperson ist stark von Emotionen beeinflusst und wird vom sogenannten Reptilienkomplex im Gehirn gesteuert, und ist nicht für rationale Argumente erreichbar“, sagte der Physiker. Deshalb sei Verkehrsüberwachung so notwendig, denn die negative Auswirkung eines geahndeten Geschwindigkeitsverstößes zum Beispiel käme selbst bei der Tiefenperson an.

### **Entscheider überzeugen**

Im Fokus des Podiumsgesprächs standen die Schnittstellen zwischen Bund, Ländern, Kommunen und Verbänden und die zentrale Frage, wie die Zusammenarbeit auf den verschiedenen Ebenen verbessert werden kann.

Der ehemalige Bundesverkehrsminister Professor Kurt Bodewig, Präsident der Deutschen Verkehrswacht und DVR-Vizepräsident, erwähnte das ehrenamtliche Engagement der Verkehrswachten und die gute Mitarbeit in den Unfallkommissionen vor Ort. Diese seien ein gutes Instrument, um Unfallschwerpunkte zu entschärfen. Unterstützt wurde er von Jürgen Menge vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,

Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz, der sich allerdings klar dafür aussprach, die Unfallkommissionen ausreichend mit Geld auszustatten. In diesem Zusammenhang wies Christian Weibrecht, Unterabteilungsleiter im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, darauf hin, dass die Einrichtung von Unfallkommissionen eine gesetzliche Verpflichtung sei.

Darüber hinaus kritisierte Menge, dass die Rahmenvorgaben in den bekannten Regelwerken nicht in Gänze in die Praxis umgesetzt würden.

Für eine höhere Flexibilität in der Neuaufteilung des Verkehrsraums sprach sich Thomas Kiel vom Deutschen Städtetag aus.

Mit Blick auf die Investitionsmittel, die der Bund den Ländern und Kommunen zur Verfügung stellt, meinte Weibrecht: „Die Mittel stehen zur Verfügung, sie müssen nur angefordert werden.“ Timm Fuchs vom DStGB plädierte dafür, das „Schwarzer Peter-Spiel“ zu beenden: „Eine gegenseitige Schuldzuweisung hilft uns in der Verkehrssicherheitsarbeit nicht weiter.“ Er verwies auf positive Paradebeispiele wie das in Kerpen. Am Ende käme es darauf an, die Entscheider in den Kommunen von guten Konzepten und Planungen zu überzeugen.



Das Podium (v.l.): Prof. Dr. Jürgen Follmann (Hochschule Darmstadt), Timm Fuchs (DStGB), Thomas Kiel (Deutscher Städtetag), Christian Weibrecht (BMVI), Jürgen Menge (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz) und Prof. Kurt Bodewig (DVW)

# Sicherheit durch automatisierte Fahrfunktionen

## 2. DEKRA Zukunftskongress Nutzfahrzeuge



Fahrzeugsicherheit, automatisiertes Fahren und intelligente Vernetzung standen im Vordergrund. Foto: DEKRA

Auf dem 2. DEKRA Zukunftskongress Nutzfahrzeuge in Berlin haben Fachleute aus Politik, Industrie und Forschung die Potenziale innovativer Technologien rund um das Nutzfahrzeug diskutiert. Im Fokus der Vorträge und Podiumsgespräche standen unter anderem Themen wie Fahrzeugsicherheit, automatisiertes Fahren und intelligente Vernetzung.

Bis zum Jahr 2040 wird nach Angaben des jüngsten World Transport Reports der Prognos AG die Güterverkehrsleistung allein in Deutschland um 25 Prozent von rund 640 auf dann fast 860 Milliarden Tonnenkilometer steigen. Damit verbunden sind zahlreiche Herausforderungen für die Nutzfahrzeughersteller und die Zulieferindustrie sowie die gesamte Transport- und Logistikbranche ebenso wie für Politik und Wissenschaft – auch mit Blick auf die Verkehrssicherheit.

### Zukunft der Logistik

Seitens der Politik verwies der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Norbert Barthle auf das große Potenzial beim automatisierten und vernetzten Fahren. „Natürlich sind in erster Linie die Unternehmen gefragt, die Chancen der neuen Technologie zu ergreifen und neue Geschäftsmodelle zu entwickeln“, sagte Barthle. Aber die richtigen Rahmenbedingungen seien mindestens ebenso wichtig, weswegen das BMVI mit dem weltweit innovativsten Straßenverkehrsrecht für einen verlässlichen Rechtsrahmen für hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktionen gesorgt habe.

Der Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), Matthias Wissmann, lobte die Nutzfahrzeughersteller und Zulieferer für ihren Anspruch, den Straßengüterverkehr mit innovativen



Lösungen effizienter und noch sauberer zu machen. „Durch die Vernetzung der Fahrzeuge untereinander und mit der Umgebung wird der Verkehr flüssiger und die Arbeit von Transportunternehmen erleichtert“, erklärte Wissmann. Autonome Fahrfunktionen würden zukünftig auf der „letzten Meile“ eine wichtige Rolle spielen und alltägliche Aufgaben in der urbanen und industriellen Anwendung übernehmen. „Damit diese Innovationen greifen können, bedarf es aber auch einer engagierten Politik, die dem Einsatz von Zukunftstechnologien die passende Infrastruktur und einen rechtssicheren Rahmen zur Verfügung stellt“, forderte der VDA-Präsident.

### **Sicherheitspotenziale durch automatisiertes Fahren**

An beiden Kongresstagen standen die aktive Sicherheit und der Weg hin zum autonomen Fahren im Vordergrund. „Die Automatisierung des Fahrens sehen wir als Expertenorganisation zuallererst aus dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit“, betonte Wolfgang Linsenmaier, Mitglied der Geschäftsführung der DEKRA Automobil GmbH. Schließlich gehen nach wie vor fast 90 Prozent aller Straßenverkehrsunfälle auf menschliches Versagen zurück. „Hier bieten Fahrerassistenzsysteme

und automatisierte Fahrfunktionen ein großes Sicherheitspotenzial, indem sie Fehler des Menschen verhindern oder deren Folgen vermindern.“ In diesem Zusammenhang muss seiner Ansicht nach aber gewährleistet sein, dass die Systeme im Lauf der Entwicklung und im Rahmen der Typpenehmigung umfassend getestet und geprüft werden. „Zum anderen müssen die Systeme über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs hinweg zuverlässig funktionieren, also auch im Rahmen der Periodischen Fahrzeugüberwachung geprüft werden können.“

„Dank zahlreicher Helfer fahren moderne Lkw schon heute auf einem hohen Sicherheitsniveau“, erläuterte Alexander Banerjee, Projektleiter Fahrerassistenzsysteme Nutzfahrzeuge bei ZF Friedrichshafen. Die Vision eines unfallfreien Fahrens vor Augen, hat der Technologiekonzern mit dem ZF Innovation Truck aktuelle Assistenzsysteme praxisorientiert weitergedacht. Die Ergebnisse sind der Highway Driving Assist (HDA), der versehentliche Spurwechsel verhindert, sowie der in Kooperation mit WABCO entwickelte Evasive Maneuver Assist (EMA) – eine Technologie, die einen Lkw ausweichen und bremsen lässt. Darüber hinaus rangiert das Konzeptfahrzeug mit der

autonomen Manövrierfunktion Safe-Range selbstständig an die Laderampe.

„Seit vielen Jahren arbeiten wir an der Vision vom unfallfreien Fahren“, unterstrich Dr. Andreas Schwarzhaupt, Senior Manager Driver Assistance Systems and Automated Driving bei der Daimler AG, die Sicherheit als ein Kernthema des Unternehmens. Mit dem Notbremsassistent Active Brake Assist 4 mit Fußgängererkennung und dem Abbiegeassistent habe Mercedes-Benz Lkw bereits zur IAA 2016 zwei neue Assistenzsysteme auf die Straße gebracht, mit denen die schwächsten Verkehrsteilnehmer, also Radfahrende sowie Fußgängerinnen und Fußgänger, besser geschützt werden können. Der Active Brake Assist 4 reagiere auch auf Personen, die zu Fuß unterwegs sind, und könne eine Teilbremsung durchführen. Der Abbiegeassistent erkenne beim Richtungswechsel an Kreuzungen Fußgänger und Fußgängerinnen sowie Radfahrende und warne optisch und akustisch vor einer Kollision.

### **Abbiegeassistenten erhöhen die Verkehrssicherheit**

Immer wieder werden schwere Unfälle beim Rechtsabbiegen von Lkw, Omnibussen oder Transportern verursacht, bei denen Fußgänger und Fußgängerinnen oder Radfahrende, oft Kinder und ältere Menschen, die Opfer sind. Bei diesen Unfällen kommen pro Jahr rund 30 Menschen ums Leben, 160 werden schwer verletzt. Für die Lkw-Fahrer und -Fahrerinnen ist das Rechtsabbiegen ohne ausreichende Sicht auf den Raum neben ihrem Fahrzeug immer ein erheblicher Stressfaktor.

„Ein elektronischer Abbiegeassistent ist ein geeignetes Mittel, solche Unfälle zu vermeiden“, sagt DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Mit einem solchen System sollen

Radfahrende, die sich rechts vom Lkw und unmittelbar vor dem Lkw befinden, erkannt werden. Der Abbiegeassistent warnt den Fahrer oder die Fahrerin und leitet – falls nötig – selbstständig eine Bremsung des Lkw ein. Vielfach ist Radfahrenden die Gefährlichkeit der Situation nicht bewusst, weil ihnen die Sichteinschränkungen aus dem Fahrerhaus nicht bekannt sind.

Nach Angaben der Unfallforschung der Versicherer (UDV) könnte der unsichtbare Helfer über 60 Prozent aller Unfälle zwischen Lkw und Radfahrenden verhindern oder zumindest dessen Folgen abschwächen.

Bereits vor drei Jahren hat der DVR gefordert, den Einbau von Abbiegeassistenzsystemen gesetzlich vorzuschreiben.

# Das vernetzte Auto – Chancen und Risiken

## 25. Hauptversammlung des ARCD



Jürgen Dehner, Generalsekretär des ARCD, mit dem neuen Präsidenten Gerhard Aldebert und dessen Vorgänger Wolfgang Dollinger (v.l.n.r.) Foto: ARCD

Unter dem Motto „Das vernetzte Auto – Chancen und Risiken“ stand die 25. Hauptversammlung des ARCD Auto- und Reiseclub Deutschland e. V. am Sitz der Clubzentrale in Bad Windsheim.

Gemeinsam mit dem Festredner Volker Lüdemann, Professor für Wirtschafts- und Wettbewerbsrecht sowie Wissenschaftlicher Leiter am Niedersächsischen Datenschutzzentrum der Hochschule Osnabrück, stellte der scheidende Präsident Wolfgang Dollinger die Chancen und Risiken des vernetzten Autos vor. Der ARCD habe dieses Motto zu einem Schwerpunkt seiner aktuellen Aufklärungs- und Informationskampagne gemacht, weil nach seinen Beobachtungen im Zuge der Einführung des (teil-)autonomen Fahrens das Datenschutzbedürfnis der Autofahrenden sehr leicht unter die Räder kommen könne. Dies bestätigte Professor Lüdemann in seinem Festvortrag. Auch er sah die rapide fortschreitende Entwicklung des ungehemmten,

unkontrollierten Datenaustausches in der vernetzten Mobilität äußerst kritisch.

Dollinger forderte einen transparenten Wettbewerb in diesem Bereich. Vor allem aber müsse beim Datenverkehr zwischen Fahrzeug und Herstellern die Privatsphäre aller Autoinsassen gewährleistet sein. Nachteile dürften

dem Einzelnen, der die Herausgabe persönlicher Daten verweigere, keinesfalls entstehen. Nur dann ließen sich die Vorteile vernetzter Mobilität auch sinnvoll nutzen. Hier sei eindeutig der Gesetzgeber gefordert, der die Regulierung von Datenschutzfragen im Straßenverkehr endlich ernst nehmen müsse. Der ARCD werde sich dafür einsetzen, dass dem Verbraucher durch die bislang weitgehend unlimitierte Datensammelwut der Autohersteller keine gravierenden Nachteile entstünden.

Aber nicht nur in Sachen Schutz der Privatsphäre, sondern bei vielen weiteren Verbraucherschutz- und Verkehrssicherheitsthemen sei der ARCD als kompetenter Meinungsbildner und laut vernehmbare Stimme seiner Mitglieder gefordert – speziell bei den äußerst sensiblen Bereichen Ablenkung am Steuer, Autonomes Fahren und Rücksichtnahme im Straßenverkehr. Diese „Dauerbrenner“ würden deshalb auch in der kommenden Wahlperiode wichtige Eckpunkte der Clubarbeit bilden.

### Gerhard Aldebert neuer ARCD-Präsident

Der ARCD hat mit Gerhard Aldebert einen neuen Präsidenten. Der Rechtsanwalt wurde mit überwältigender Mehrheit der 98 Delegierten aus den acht ARCD-Landesverbänden gewählt.

Aldebert tritt die Nachfolge von Wolfgang Dollinger an, der sich nach 20-jähriger Präsidentschaft nicht mehr zur Wahl stellte. Die Versammlung verlieh Dollinger als

Anerkennung für sein langjähriges Engagement für den Club einstimmig die Ehrenmitgliedschaft und die Ehren-Präsidentschaft.

Im ARCD-Präsidium bestätigt, und zwar jeweils nahezu einstimmig, wurden Rechtsanwalt Michael Lübeck als neuer Vize-Präsident und Diplom-Finanzwirt Thomas Brockmann als Schatzmeister. Neu in die organisatorische Spitze eingezogen ist Prof. Dipl.-Ing. Jürgen Wrede als weiteres Präsidiumsmitglied.

# „Smombie-Alarm“: Ein Viertel aller Jugendlichen startet im Straßenverkehr auf das Smartphone

ACE-Aktion zur Verkehrssicherheit



WhatsApp, Facebook, Nachrichten und Apps: Augen, Ohren und Gedanken sind bei vielen nicht bei der Sache, wenn sie in der Stadt unterwegs sind. Für jene, die durch exzessives Handynutzungsverhalten nichts mehr von der Umwelt wahrnehmen, hat sich sogar schon ein Begriff entwickelt: „Smombie“, ein Kofferwort aus Smartphone und Zombie. Mit einer neuen Kampagne will der ACE auf diese Gefahr aufmerksam machen. Foto: ACE

Mehr als jedes vierte Mädchen (27,3 Prozent) und fast jeder vierte Junge (23,5 Prozent) starrt beim Überqueren der Straße auf das Smartphone. Bei den Erwachsenen sind es 14 Prozent der Frauen und 16,4 Prozent der Männer. Das ist das Ergebnis der bundesweiten ACE-Verkehrssicherheitsaktion „Finger weg – Smartphone im Verkehr“. Ein halbes Jahr lang hat der ACE das Verhalten von rund 140.000 Fußgängerinnen und Fußgängern in ganz Deutschland an Zebrastreifen und Ampeln beobachtet und dabei die sogenannten „Smombies“ genauer unter die Lupe genommen.

„Die Ergebnisse unserer diesjährigen Verkehrssicherheitsaktion sind

erschreckend und zeigen auch, dass die Gefahren durch Ablenkung völlig unterschätzt werden. Was für Autofahrerinnen und Autofahrer gilt, muss auch für Fußgänger zur unumstößlichen Norm werden. Augen auf und Finger weg vom Smartphone im Straßenverkehr“, sagt ACE-Vorsitzender Stefan Heimlich.

Bislang waren überhöhte Geschwindigkeit und Alkohol am Steuer die größten Unfallgefahren im Straßenverkehr. Doch nun kommt – wie der ACE festgestellt hat – ein dritter Risikofaktor hinzu: die Ablenkung durch das Smartphone oder Tablet. Autos und sogar Straßenbahnen werden übersehen, das Rot an der Ampel missachtet.

Der ACE appelliert deshalb vor allem an die Vorbildfunktion der Erwachsenen. Kinder dürften nicht von klein auf an das Handy in der Hand gewöhnt werden. Vielmehr gelte es, Kinder und Enkelkinder auf die tödlichen Gefahren, die durch Unaufmerksamkeit auf der Straße entstehen, aufmerksam zu machen.

Einen weiteren Appell richtet der ACE an Polizei und Verkehrspolitik: Es brauche endlich verlässliche Zahlen, wie gefährlich Smartphones im Straßenverkehr sind. Die Smartphone-Nutzung solle ab sofort als Unfallursache in die Unfallprotokolle aufgenommen werden. Denn nur so könnten darauf aufbauend Schlussfolgerungen gezogen werden. Dabei dürfe nicht ausgeschlossen werden, dass Sanktionen in Form von Strafen folgen könnten, wenn Appelle und Aufklärung nicht mehr ausreichen.

In den USA sei dies bereits der Fall. Nachdem bekannt wurde, dass 6.000 Menschen, die zu Fuß unterwegs waren, allein aufgrund eingeschränkter Wahrnehmung überfahren wurden, reagierte der US-Bundesstaat Hawaii. Er erließ das Gesetz, wonach Passanten 35 Dollar Strafe zahlen müssen, wenn sie beim Überqueren einer Straße auf ihr Smartphone starren.

Weitere Information zum Thema „Finger weg – Smartphone im Verkehr“ unter [www.ace.de](http://www.ace.de)

# Ein Leben lang

DVR-Presseseminar über das Lernen für den Straßenverkehr



Etwa 50 Journalistinnen und Journalisten waren interessiert an Fragen des Lernens von Jung und Alt. Foto: VKM

Von Klaus Schuh

Menschen lernen ihr Leben lang – also auch im und für den Straßenverkehr. Das war das Leitthema für ein DVR-Presseseminar in Essen. Der Bogen der Vorträge war weit gespannt und erstreckte sich von den Lernaufgaben der Kinder bei der ersten selbstständigen Verkehrsteilnahme bis zu den Möglichkeiten des Lernens im fortgeschrittenen Alter. Die Entwicklung der Risikoeinstellung von Jugendlichen war ebenso Thema wie aktuelle Veränderungen bei der Fahrprüfung sowie bei der Ausbildung von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern. Möglichkeiten der Berufskraftfahrer-Weiterbildung wurden ebenso angesprochen wie moderne Präventionsstrategien bei der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit. Schließlich gab es noch interessante Einblicke in die universitäre Ausbildung von Lehrerinnen und Lehrern, die bei der Verkehrserziehung tätig werden.

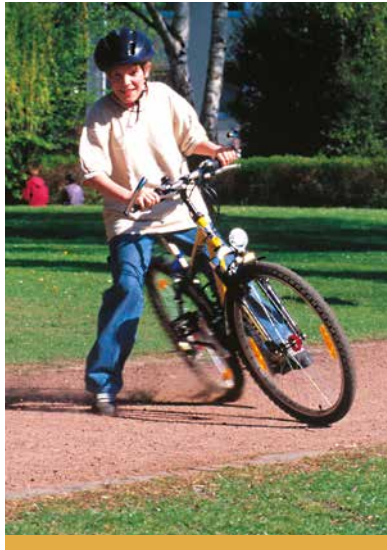
**Professor Bernhard Schlag** von der Technischen Universität Dresden widmete seinen Vortrag der Frage „Was lernen Kinder in welchem Alter?“ und erläuterte die Kompetenzen, die Kinder in den verschiedenen Altersstufen aufweisen. Für die Effektivität der Mobilitäts- und Verkehrserziehung sei es besonders wichtig, an den Entwicklungsstand und die jeweiligen Lern- und Verhaltensvoraussetzungen der Kinder anzuknüpfen. Ab dem Grundschulalter seien die meisten Kinder mehr und mehr selbstständig unterwegs, zunächst zu Fuß und später häufig mit dem Fahrrad. „Selbstständigkeit hat Voraussetzungen – und Selbstständigkeit fördert gleichzeitig das Lernen“, hob Schlag hervor. Kinder könnten zwar sehr gut hören und sehen, bei der Verarbeitung der Wahrnehmungen gebe es jedoch Probleme. Die wenig ausgeprägte Handlungskontrolle und die Ablenkbarkeit könnten zu gefährlichen Situationen führen. Auch die im Straßenverkehr wichtigen Fähigkeiten, Mehreres gleichzeitig zu beachten



Früh übt, ...  
Foto: [www.pd-f.de](http://www.pd-f.de) / puky

und Unwichtiges auszublenden, müssten erst noch entwickelt werden. Gefahrenkognition und -antizipation, Regelverständnis und Regelbefolgung hingen von grundlegenden kognitiven Entwicklungen ab, unter anderem von der Fähigkeit zur Dezentrierung, dem Verständnis räumlicher Relationen und sich entwickelnden Modellen und Erwartungen zu Verkehrsabläufen. Schlag wies auf den starken Rückgang der Zahl der verunglückten Kinder in den letzten Jahrzehnten hin. Dies zeige, dass man mit adäquaten Mitteln sehr viel erreichen könne. Das vielleicht wirkungsvollste Mittel – aber auch das teuerste – zur weiteren Senkung der Unfallzahlen sei das Engineering, also die Verbesserung der Verkehrswege. Dabei zeigte sich Schlag optimistisch: „Die Vision Zero für Kinder im Straßenverkehr ist erreichbar.“

**Heinz Albert Stumpen** von der Deutschen Hochschule der Polizei in Münster berichtete unter dem Titel „Raser schon mit 14?“ über Ergebnisse der Studie „Längsschnittliche Analyse der Wege in die Automobilität (LAWIDA)“. Die Untersuchung hatte sich das Ziel gesetzt, anhand einer ausgewählten Stichprobe von 14- bis 16-Jährigen den



... wer ein routinierter Radfahrer werden will.  
Foto: Gerhard Zerbes

Zeitpunkt der Manifestierung interner Einstellungsmuster zum verkehrsbezogenen Verhalten herauszufinden. Als Ergebnis habe sich gezeigt, dass sich verkehrs- und fahrzeugbezogene Einstellungen bereits lange vor dem Eintritt in die Mobilität herausbilden. Das chronologische Alter sei kaum geeignet, die unterschiedlichen Risikoausprägungen bei den Jugendlichen zu erklären. Über alle Erhebungszeiträume hinweg hätten sich drei Gruppen von Jugendlichen identifizieren lassen mit einem jeweils hohen, mittleren und geringen Potenzial, später als Risikofahrende aufzufallen. Zum einen gäbe es eine Gruppe von Jugendlichen, die stabil und über alle Zeiträume hinweg das gleiche Risikopotenzial aufwiesen, zum anderen existiere eine Gruppe, die sich mit ihren Einstellungen und Werten noch in der Entwicklung befänden und im Laufe der Jahre unterschiedlichen Risikogruppen zuzurechnen seien. Daher dürften Interventionsmaßnahmen nicht erst zum Zeitpunkt des Führerscheinerwerbs durchgeführt werden, sondern müssten bereits früher einsetzen, um das Verhalten von potenziellen Risikofahrenden zu beeinflussen.

**Tino Friedel und Mathias Rüdel** von der Arbeitsgemeinschaft Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr 21 in Dresden referierten unter dem Titel „Wann ist man bereit für das selbstständige Fahren?“ über zukünftige Anforderungsstandards in der Fahrerlaubnisprüfung. Tino Friedel erläuterte zunächst die bereits durchgeführten Änderungen bei der theoretischen Fahrprüfung: Basis war die Einführung des Computers als Prüfungsmedium ab dem Jahr 2010. Nunmehr können computergenerierte Abbildungen eingesetzt werden, welche innerhalb einer Prüfungsaufgabe variieren. „So kann in der Prüfung besser als vorher das gemessen werden, was gemessen werden soll: das Wissen und Anwenden von Verkehrsregeln anstelle des Erinnerungsvermögens an ein Bild“, hob Friedel hervor. Mathias Rüdel stellte dar, wie die praktische Prüfung künftig ablaufen könnte. Dazu seien die Anforderungen für die Bewältigung sicherheitsrelevanter Fahraufgaben detailliert beschrieben worden. Daraus wurden Kompetenzen abgeleitet, die bei der Prüfung in insgesamt acht Fahraufgaben unter Beweis gestellt werden müssen. Die gezeigten Fähigkeiten könnten künftig mithilfe eines elektronischen Prüfprotokolls dokumentiert werden, anhand dessen über das reine Bestehen der Prüfung hinaus eine individuelle Rückmeldung darüber gegeben wird, was bereits gut läuft und



Anspannung bei der Fahrprüfung Foto: DVR

was noch verbesserungsfähig sei. Das Verfahren sei inzwischen im Rahmen eines Berichts der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) positiv beurteilt worden, es sei jetzt am Verordnungsgeber, die Umsetzung zu realisieren.

**Dr. Bernhard F. Reiter und Claudia Maria Ewers** von der Fahrlehrer-Akademie VERKEHRS-INSTITUT, Bielefeld, gingen in ihrem gemeinsamen Vortrag „Beruf: Fahrlehrer“ unter anderem der Frage nach, warum der Frauenanteil in diesem Beruf so gering ist, und zeigten Perspektiven für den Berufsstand auf, insbesondere vor dem Hintergrund der ab 2018 geltenden neuen Regelungen zur Fahrlehrerausbildung. Dr. Reiter stellte die Kosten gegenüber, die für die Ausbildung verschiedener Berufsgruppen entstehen: Während die Ausbildung eines Mediziners etwa 200.000 Euro koste und ein Studium der Gesellschaftswissenschaften immerhin noch mit 29.000 Euro zu veranschlagen sei, koste die Ausbildung eines Fahrlehrers rund 9.000 bis 12.000 Euro. Vor diesem Hintergrund müsse man sich fragen: „Bildung und freie Marktwirtschaft – passt das zusammen?“ Der Frauenanteil betrage nur 8,6 Prozent, obwohl in allen anderen Lehrberufen der Frauenanteil höher sei als der der Männer. Claudia Ewers nannte als Gründe für den geringen Frauenanteil die bei manchen Frauen vorhandene Scheu vor technischen Inhalten, die im Fahrlehrerberuf eine Rolle spielen, sowie der bisher als Voraussetzung für die Erlangung der Fahrlehrerlaubnis für die Klasse B (Pkw) geltende Besitz der Fahrerlaubnis der Klassen A (Motorrad) und CE (Lkw). Diese Voraussetzung entfalle jedoch ab 2018. Zudem werde das Mindestalter für den Fahrlehrerberuf herabgesetzt. Hierdurch gäbe es möglicherweise mehr Nachwuchs, was wegen des Problems der Überalterung auch dringend erforderlich sei. Durch die Verlängerung der Ausbildungszeit und die Erweiterung der vermittelten



**Fahrlehrerberuf: Männer dominieren**  
Foto: Gerhard Zerbes

Kompetenzen sei zudem eine Steigerung der Ausbildungsqualität zu erwarten.

**Kay Schulte** vom DVR referierte unter dem Titel „Präventionsstrategien zur Beeinflussung beruflicher Vielfahrer“ über Methoden und Medien in der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit. Die Vision Zero habe für alle Akteure in der betrieblichen Prävention Priorität bei der Gestaltung einer lebenswerten Welt ohne tödliche oder schwere Unfälle. „Moderne Unternehmen und Einrichtungen erkennen ihre Verantwortung für ihre Beschäftigten und bekennen sich öffentlich dazu“, sagte Schulte. Unter Beachtung des Mottos „Auch mit Steinen, die im Weg liegen, lässt sich etwas bauen“ müsse Prävention sensible geschickte Wege finden, alte durch moderne, erprobte Konzepte zu ersetzen. Dabei sei ein positives Bild von Menschen, egal ob mit Führungsverantwortung oder ohne, eine Grundvoraussetzung. Als Beispiele für aktuelle Medien und Programme des DVR und seiner Partner nannte Schulte unter anderem die Video-Serie „Deine Sekunden“ und die DVR/BG/UK-Schwerpunktaktion „Risiko-Check Wind & Wetter“.

**Professor Dr. André Bresges** von der Universität zu Köln stellte unter dem Vortragstitel „Der Mensch denkt. Wer

lenkt?“ den Ansatz des Design Thinking als neuen Weg in der Verkehrssicherheitsarbeit vor. Forschungsarbeiten, die am Institut für Neuroradiologie an der Uniklinik Duisburg-Essen durchgeführt wurden, legten nahe, dass das Autofahren viele und zum Teil evolutionär sehr alte Anlagen des Menschen nutze, manche davon jedoch in einer eher ungünstigen und gefährlichen Art und Weise. Insbesondere der Einfluss der Routine auf das Handeln sei gut erkennbar, ebenso aber auch Erklärungen für das wenig soziale und rücksichtsvolle Handeln von Menschen, sobald sie sich im Verkehrsraum bewegten. Verkehrssicherheitsarbeit müsse diese Voraussetzungen berücksichtigen. Am konkreten Beispiel einer unfallträchtigen Kreuzung in Kamp-Lintfort machte Bresges deutlich, wie man beim Design Thinking die Situation aus verschiedenen Perspektiven betrachtet und daraus kohärente Modelle zu deren Umgestaltung entwickelt. Ziel sei die Generierung von Prototypen, die man testen könne. Diese Vorgehensweise werde unter anderem bei der Ausbildung von Lehrkräften auf dem Gebiet der Verkehrserziehung angewendet. Ebenso müsse die direkte Ansprache der Verkehrsteilnehmenden neue Wege gehen. Die zu



**Design Thinking in der Verkehrssicherheitsarbeit**  
Foto: Gerhard Zerbes

vermittelnden Botschaften müssten an die „richtigen“ Adressaten im Körper des Menschen gerichtet werden. Dies geschehe zum Beispiel im „Crash Kurs NRW“, an dessen Entwicklung Bresges beteiligt war.

**Thomas Hofstätter** von der Regierung von Oberbayern, München, referierte unter dem Titel „Profis am Steuer?“ über Möglichkeiten und Grenzen der Berufskraftfahrerqualifikation. Zielsetzung der Richtlinie 2003/59/EG von 2003 sei es gewesen, den Kraftfahrenden zu ermöglichen, sich auf die neuen Anforderungen aufgrund der Weiterentwicklung des Kraftverkehrsmarktes einzustellen, bei gleichzeitiger Qualitätssicherung bei der Aus- und Weiterbildung. Leider seien diese Zielsetzungen insbesondere in Deutschland allzu häufig aus dem Fokus der Beteiligten geraten. „Von Anfang an war eine ablehnende Haltung gegenüber diesem Thema vorhanden“, gab Hofstätter seinen Eindruck wieder. Die Weiterbildung der Zielgruppe stelle eine anspruchsvolle Aufgabe dar, bei der Pädagogik und Didaktik besonders gefordert seien und schnell an ihre Grenzen stießen. Die Motivationslage sowie Vorbildung der Berufskraftfahrenden sei stark unterschiedlich, was eine



Arbeitsschutz und Verkehrssicherheit – ein Thema für Weiterbildungen Foto: VKM

betriebspezifische Ausrichtung der Weiterbildung nahelege. Der Unternehmer müsse sich fragen: Welche Fahrer und Fahrerinnen habe ich, welche Interessen und Defizite weisen diese auf? Das Herunterlesen vorgefertigter Foliensätze sei angesichts dieser Voraussetzungen nicht hilfreich. Dies hätten inzwischen auch einige der Anbieter erkannt. Zwischenzeitlich habe sich – ausgehend von einem eher starren Moduldenken – eine Vielzahl von qualitativ guten bis hervorragenden, aber naturgemäß auch teureren Konzepten zur individuellen Unterrichtsgestaltung am Markt herauskristallisiert: „Jetzt erst kommt die Pluralität der Angebote, die man von Anfang an hätte haben müssen.“ Als Voraussetzungen für eine erfolgreiche Wissensvermittlung in der beschleunigten Grundqualifikation und in der Weiterbildung nannte Hofstätter unter anderem qualifiziertes und zahlenmäßig ausreichendes Lehrpersonal, das kontinuierlich fortgebildet wird, sowie für alle Teilnehmenden geeignete Lehrmittel.

Den letzten Vortrag des Presseseminares bestritt **Professor Bernhard Schlag**, der auch schon das Auftakt-Referat gehalten hatte. Unter dem Titel „Lernen bis ins hohe Alter“ beschäftigte er sich mit festen Gewohnheiten bei der Verkehrsteilnahme und deren Veränderbarkeit. Die regelmäßig auftretenden Veränderungen der Leistungsfähigkeit im Alter seien bekannt. Die Unfallbilanz entwickle sich im Alter ungünstig. Das fahrleistungsbezogene Risiko, einen Unfall mit Personenschaden zu verursachen, läge bei den ab 75-Jährigen auf dem Niveau der 21- bis 24-Jährigen. Eine Selektion älterer Menschen sei politisch nicht erwünscht, bekannte Überprüfungsmethoden wiesen zudem eine hohe Fehlerquote auf. Umso wichtiger seien daher unterstützende Maßnahmen, die Lernimpulse geben und ungünstige Altersentwicklungen modifizieren

könnten. Es stelle sich die Frage, ob wir im Alter noch lernen könnten und wesentliche Kompetenzen beeinflussbar seien. Einiges spreche für eine – in Grenzen – optimistische Sicht: Ältere Menschen seien hoch motiviert, ihre selbstständige Mobilität zu erhalten. Sie seien erfahren und könnten über korrekte Voraussicht von Situationsentwicklungen die Notwendigkeit, schnell reagieren zu müssen, vorausschauend vermeiden. Indem Fahrten nicht mehr zu allen Zeiten unternommen werden, könnten Schwächen ausgeglichen werden. Andererseits fehle häufig die Einsicht in zurückgehende sensorische, kognitive und motorische Fähigkeiten. Hier könnten Trainings- und Rückmeldefahrten positiv wirken. Lernen im hohen Alter sei oft kein leichtes Lernen. Man müsse etwas über eigene Entwicklungen lernen, die man am liebsten gar nicht hätte. Wahrnehmung und Akzeptanz der eigenen Alterung wie auch ein gelingender Umgang mit diesen Veränderungen seien erfolgreich beeinflussbar, gerade wenn dies helfe, länger mit dem Auto mobil bleiben zu können.

*Der Autor ist bei der Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH (VKM) in den Bereichen Konzeption und Text tätig.*



Lebenslanges Lernen – ist möglich. Foto: DVR

# „Menschen, die Verkehrsdelikte begehen, halten sich nicht an soziale Regeln“

Der Bonner Psychologieprofessor Rainer Banse über eine Studie, die Zusammenhänge von verkehrsauffälligem und kriminellem Verhalten untersucht, und welche Präventionsansätze sich daraus ergeben



„Wir haben herausgefunden, dass Menschen, die Unfälle verursacht haben, viel häufiger auch andere Kontakte mit der Polizei durch kriminelles Verhalten hatten als die anderen Unfallbeteiligten.“ Fotos: Gerhard Zerbos

INTERVIEW

## **DVR-report: Herr Professor Banse, was wurde in der Studie über verkehrsauffällige Personen untersucht?**

**Prof. Banse:** In der Doktorarbeit von Achim Roth ging es um Unfallverursacher. Dahinter stand die Idee, einmal zu schauen, ob Unfallverursacher häufiger kriminelles oder niederschwelliges dissoziales Verhalten gezeigt haben, das der Polizei bekannt ist. Oder umgekehrt, ob Menschen, die kriminelles Verhalten gezeigt haben, häufiger in Verkehrsunfälle verwickelt sind oder mehr Verkehrsstraftaten begangen haben als andere Verkehrsteilnehmer.

Untersucht wurden also Personen, die einen Unfall verursacht haben, das müssen aber nicht

zwingend notorische Regelverletzer sein. Auch wenn eine Verkehrsunfall-Straftat zur Last gelegt wird, lässt das nicht immer auf ein riskantes Fahrverhalten schließen.

Allerdings enthält die untersuchte Gruppe „Verkehrsunfall-Straftat“ auch Alkohol- und Drogenunfälle, ebenso wie eine Flucht von der Unfallstelle. Ob bei den Unfällen mit Personenschaden ein gefährliches oder riskantes Fahrverhalten zugrunde lag, war nicht Teil der Untersuchung.

Resultierend daraus, dass Herr Roth selbst Polizist ist, hat er die Erlaubnis bekommen, mit der Polizeidatenbank eines ganzen Regierungsbezirkes zu arbeiten – natürlich mit anonymisierten Daten. Mithin konnte er auch das Verhalten der



Menschen untersuchen, die unterhalb einer Verurteilung liegen, nämlich Verdächtige von Straftaten, sowie von Vorfällen, die unterhalb der Straftatenschwelle liegen, wie Ruhestörungen und Streitigkeiten. Er konnte die Unfalldaten mit den Delinquenzdaten auf polizeilichem Niveau verbinden, und das ist ein sehr interessanter Ansatz. Die Kriminologie arbeitet in der Regel mit Verurteilungen, die aber nur einen kleinen Anteil der tatsächlichen Straftaten ausmachen. Herr Roth hatte somit die Möglichkeit, auch mit den unterhalb des Radars der Justiz befindlichen Verhaltensweisen zu arbeiten. Und dort werden dissoziale Verhaltensmuster viel besser sichtbar als in einem Fall extremer Kriminalität, der ja nur die Spitze des Eisberges widerspiegelt.

**DVR-report: Neigen Personen, die im Straßenverkehr auffällig werden, generell oder in Teilen zu kriminellem Verhalten außerhalb des Straßenverkehrs?**

**Prof. Banse:** Wir haben tatsächlich herausgefunden, dass Menschen, die Unfälle verursacht haben, viel häufiger auch andere Kontakte mit der Polizei durch kriminelles Verhalten hatten als die anderen Unfallbeteiligten. Dies war recht deutlich.

**DVR-report: Können Sie das in Zahlen ausdrücken?**

**Prof. Banse:** In den Ergebnissen der Studie zeigen sich verschiedene Risikostufen: Wer einen Verkehrsunfall verursacht hat, für den erhöht sich die Wahrscheinlichkeit um das 1,5-Fache, erneut polizeilich registriert zu werden. Wurden dabei Personen verletzt, waren Alkohol oder Drogen im Spiel oder ist der Verursacher vom Unfallort geflohen, steigt das Risiko für eine erneute Registrierung um das 2,4-Fache. Werden nur Auffälligkeiten wie Ruhestörung oder Streitigkeiten berücksichtigt, die noch keine Straftaten darstellen,



Professor Rainer Banse im Gespräch mit Sven Rademacher

steigt die Wahrscheinlichkeit, nach einem verursachten schwerwiegenden Unfall erneut Bekanntschaft mit der Polizei zu machen, auf das bis zu 4,6-Fache.

**DVR-report: Wirkt sich kriminelles Verhalten umgekehrt auch auf Auffälligkeiten im Straßenverkehr aus?**

**Prof. Banse:** Das war unsere Hypothese und stützte sich auf internationale Studien, in denen man in großen Interview-Studien mit vielen tausend Teilnehmern gezeigt hatte, dass Menschen, die schon einmal wegen Straftaten verurteilt wurden, häufiger in Unfälle verwickelt waren oder diese verursacht haben. Dies konnte in der Untersuchung von Herrn Roth nicht empirisch nachgewiesen werden. Bei über 800 Verdächtigen eines Diebstahls oder Eigentumsdelikts konnte nicht festgestellt werden, dass sie häufiger in Verkehrsunfälle verwickelt waren. Das kann damit zusammenhängen, dass insbesondere die etwa 100 Personen, bei denen der Verdacht eines besonders schweren Diebstahls oder Einbruchs bestand, auch häufiger in Haft waren und eventuell gar kein Auto besitzen. Und dies wirkt sich in der Studie wie ein Schutzfaktor aus. Wir konnten tatsächlich nur feststellen, dass Leute, die wegen

Diebstahlkriminalität verdächtig waren, häufiger auch Verkehrsstraftaten begangen haben, in Form von Fahren ohne Führerschein oder Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss. Da gab es eine vier- bis fünffach höhere Wahrscheinlichkeit. Eine erhöhte Verwicklung in Verkehrsunfälle konnten wir nicht nachweisen.

**DVR-report: Welche weiteren zentralen Ergebnisse ergeben sich aus der Untersuchung?**

**Prof. Banse:** Ich denke, diese Untersuchung wirft ein neues Licht auf das Phänomen „Verkehrsdelikt“. Das wird in meinen Augen häufig zu eng gesehen, ähnlich wie aggressives Verhalten im Straßenverkehr. Es ist sinnvoll, das als eine spezielle Form von dissozialem Verhalten zu betrachten. Wir versuchen es wertfrei zu formulieren: Menschen, die Verkehrsdelikte begehen, halten sich nicht an soziale Regeln, übertreten Gesetze oder begehen kriminelle Delikte. Dies konnte Herr Roth sehr deutlich hervorheben.

**DVR-report: Welche Konsequenzen ergeben sich aus dieser Studie für die Arbeit der Polizei beziehungsweise des Gesetzgebers?**

**Prof. Banse:** In meinen Augen ist es eine immerwährende Herausforderung,

gegen Kriminalität vorzugehen, aber keine lösbare Aufgabe. Kriminelles Verhalten kann man nicht verhindern. Natürlich sollte man sich für die Verkehrssicherheit die Frage stellen, ob man, wenn man solche dissozialen Verhaltensmuster erkennt, nicht aktiv werden muss. Wenn Personen dazu neigen, ständig kriminelle Delikte zu begehen, kann es sinnvoll sein, die Fahreignung dieser Person zu überprüfen.

Möglicherweise kann auch der Informationsaustausch zwischen Polizei und Führerscheinbehörden hinsichtlich der charakterlichen Eignung bei Fahrerlaubnisinhabern verbessert werden.

**DVR-report: Ergeben sich unter diesen Vorzeichen überhaupt mögliche Präventionsmaßnahmen?**

**Prof. Banse:** Ein Stück weit müssen wir uns mit dieser Situation abfinden. Aber es stellt sich schon die Frage: Können wir entsprechende Maßnahmen ergreifen, Menschen, die nicht fahrgeeignet sind, vom Straßenverkehr auszuschließen? Hier sollte man dennoch realistisch sein. Selbst wenn die Fahreignung überprüft wird und die Verkehrsbehörde zu der Entscheidung kommt, die Person als „nicht fahrgeeignet“ einzustufen und den Führerschein einzieht, zählt die Person vielleicht zu der

**Neigen Verkehrsrowdys zu kriminellem Verhalten?**

**Studie der Uni Bonn: Rücksichtsloses Verhalten erhöht das Risiko für weitere Polizeikontakte**

Wer sich im Straßenverkehr nicht regelkonform verhält, schert sich häufig auch nicht so sehr um andere Normen. Zwischen Unfallverursachung und polizeilichen Registrierungen bei sonstigen Regelverstößen gibt es einen statistischen Zusammenhang. Wer etwa einen Verkehrsunfall verursacht, der zu einem Personenschaden führt, oder dabei unter Alkohol oder Drogen steht, hat ein fast um das Fünffache erhöhtes Risiko, erneut mit der Polizei Bekanntschaft zu machen. Das hat der Kriminologe Dr. Achim Roth in seiner Dissertation „Zusammenhänge zwischen der Verursachung von Verkehrsunfällen und dissozialem/kriminellem Verhalten“ bei Professor Dr. Rainer Banse vom Institut für Psychologie der Universität Bonn herausgefunden.

Die Studie ist bislang in Deutschland in diesem Umfang einmalig. Der Wissenschaftler untersuchte anhand von Tätigkeitsberichten der Polizei auch Vorgänge unterhalb der Straftatenschwelle, wie zum Beispiel Ruhestörung, Streitigkeiten und Ordnungswidrigkeiten.

Dr. Roth ist Polizeibeamter und lehrt an der Hochschule der Polizei in Baden-Württemberg in Bruchsal unter anderem im Bereich Verkehrsrecht.

Gruppe, die sich sowieso nicht regelkonform verhält und dann ohne Fahrerlaubnis weiterfährt. Hier ist die Macht der Behörden eingeschränkt. Sinnvoll erscheint aus psychologischer Sicht eher, eine „Verkehrstherapie“ zu verordnen oder zu intervenieren, um das Verhalten der Person zu ändern.

**DVR-report: Wann müsste mit einer solchen Intervention begonnen werden?**

**Prof. Banse:** Man könnte bereits in der Fahrausbildung damit beginnen. Wir haben hierzu auch eine Studie durchgeführt, in der Fahranfänger untersucht wurden. Wir konnten eine ganze Menge Einstellungsmuster erfassen wie beispielsweise die Einstellung zum Führerschein, Respektieren der Verkehrsregeln etc. Der in unserer Studie stärkste Prädiktor für spätere Verkehrsdelikte war eine emotionale Überbewertung des Führerscheins. Wenn Fahranfänger hofften, mit der Fahrerlaubnis ihre persönlichen Probleme positiv beeinflussen zu können, zum Beispiel eine stärkere Anerkennung bei ihren Altersgenossen. Fazit ist, dass diese Gruppe am Ende deutlich mehr Verkehrsdelikte begangen hat. Dieses Ergebnis hat uns überrascht, denn aus der Literatur ging das so bisher nicht hervor. Da ist immer die Rede von Risikosuche und Aggression. Diese beiden Faktoren spielten in unserer Studie aber keine Rolle für die Prädiktion späterer Verkehrsdelikte.

Interview: Sven Rademacher

**Zur Person: Professor Dr. Rainer Banse**

Rainer Banse ist seit 2007 Professor für Sozial- und Rechtspsychologie an der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn. 2001 habilitierte er an der Humboldt Universität zu Berlin.

Sein Hauptforschungsinteresse liegt in der Entwicklung und Validierung indirekter Messverfahren in der Sozial- und Rechtspsychologie.

Seit 2002 hat er mit verschiedenen Kooperationspartnern zahlreiche verkehrspsychologische Forschungs- und Evaluationsprojekte durchgeführt.



# Fredrich Claezon mit dem Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge ausgezeichnet

Gemeinsame Ehrung von DEKRA, EVU und DVR



Wolfgang Linsenmaier (DEKRA), Prof. Dr. Egon-Christian von Glasner (EVU), Fredrich Claezon und Christian Kellner (DVR) (v.l.n.r.) Foto: DEKRA

Fredrich Claezon ist mit dem Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge ausgezeichnet worden. Der 39-jährige SCANIA-Ingenieur wurde im Rahmen des DEKRA Zukunftskongresses Nutzfahrzeuge in Berlin für seine wertvollen Beiträge zur Steigerung der Sicherheit von Nutzfahrzeugen geehrt.

„Fredrich Claezon erhält die Ehrung für seine exzellenten Ingenieurleistungen auf dem Gebiet der Elektronik, die zu einer intensiven Steigerung der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit von Nutzfahrzeugen im Straßenverkehr beigetragen haben“, sagte Prof. Dr. Egon-Christian von Glasner, Ehrenmitglied des Präsidialrats der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU), in seiner Laudatio.

Claezon studierte Computerwissenschaften an der Universität von Linköping in Schweden und beendete sein Studium 2006 mit dem Titel eines Master of Science. Im gleichen Jahr startete er seine Karriere als Integrationsingenieur bei General Motors/Saab Automobile in Trollhättan. Dort war er für den Fahrsimulator zuständig. Diese Position umfasste auch die Vorentwicklung von Funktionen bestimmter intelligenter

Fahrerassistenzsysteme wie zum Beispiel Müdigkeits- und Unaufmerksamkeitsermittlung, aber auch simulatorbasierte Untersuchungen von Mensch-Maschine-Schnittstellen.

Im Jahr 2008 wechselte Claezon zu SCANIA in Södertälje und war als Entwicklungsingenieur für Sicherheitssysteme tätig. Zusätzlich übernahm er das Vorentwicklungsprojekt „Erkennung von Fußgängern und Zweiradfahrern“.

Drei Jahre später wurde er zum Senior Engineer ernannt, mit der Verantwortung für die Entwicklung des „Rollover Airbag Control System“ für Nutzfahrzeugkabinen und für die serienmäßige Einführung eines MobilEye-basierten Kamerasystems, das für das Spurhaltungs- und Notbremsystem eingesetzt wird. Dafür definierte er die Grundlagen und entwickelte die entsprechende Software.

Der Preis wurde in diesem Jahr zum 28. Mal von DEKRA, der EVU und dem DVR für herausragende technische Innovationen oder für ein herausragendes Gesamtwerk an Personen vergeben, die sich in besonderer Weise um die Sicherheit des Nutzfahrzeuges verdient gemacht haben.

# Keine Wirkung ohne Nebenwirkung

## Expertentipps zu Medikamenten im Straßenverkehr

Wer Medikamente einnimmt, setzt vor allem auf deren heilende Wirkung: Schmerzen und Beschwerden lassen nach, Leistungsfähigkeit und Wohlbefinden kehren zurück. Doch so gut wie jedes Medikament hat auch unerwünschte Wirkungen, die so stark ausfallen können, dass sie die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen. Müdigkeit, verlangsamte Reaktion und Einschränkungen bei der Wahrnehmung von Abstand und Geschwindigkeit machen Medikamente am Steuer zum Risiko im Straßenverkehr. Fachleute informierten am Lesertelefon des DVR, worauf Autofahrende achten sollten. Hier die wichtigsten Tipps:

### **Beeinflussen auch pflanzliche Beruhigungs- oder Schlafmittel die Fahrtüchtigkeit am Folgetag?**

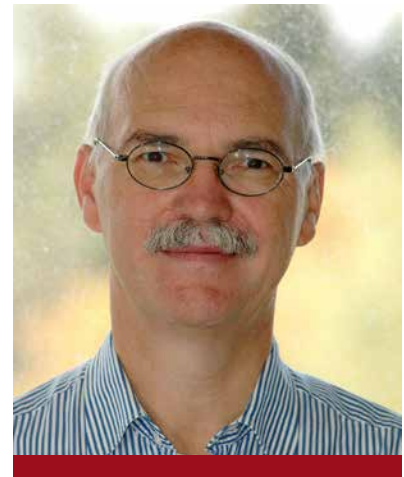
**Dr. med. Renate Zunft:** Pflanzlich ist nicht gleichzusetzen mit unbedenklich. Es gibt sehr wirksame pflanzliche Medikamente. Genauso wie für andere Medikamente gilt für Medikamente aus pflanzlicher Herkunft: neben der gewünschten Wirkung sind auch Nebenwirkungen vorhanden. Bei Beruhigungs- und Schlafmitteln muss zudem beachtet werden, dass bereits die gewünschte Wirkung die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen kann. Beruhigung und Schläfrigkeit sind eine Gefährdung bei der aktiven Teilnahme am Straßenverkehr.

### **Und was ist mit herkömmlichen Schmerzmitteln wie Ibuprofen oder Paracetamol?**

**Dr. med. Renate Zunft:** Rezeptfreie, leichte Schmerzmittel beeinträchtigen die Fahrtüchtigkeit nicht wesentlich.



Dr. med. Renate Zunft Foto: privat



Michael Heißing Foto: privat

Man sollte jedoch prüfen, ob trotz Schmerzen, Bewegungsbeeinträchtigungen oder auch Erkältungsbeschwerden der Gesundheitszustand und die Leistungsfähigkeit ausreichend ist, um ein Kraftfahrzeug sicher zu führen. Die Medikamente könnten zudem den Eindruck vermitteln, dass es Ihnen besser geht, obwohl Leistungen wie Reaktionsvermögen und Aufnahmefähigkeit weiterhin gemindert sind.

### **Ich nehme ein schwach wirksames Opioid als Schmerzmittel ein. Kann ich trotzdem Auto fahren?**

**Dr. med. Birger Neubauer:** Opioide zählen zu den stärksten und wirksamsten Schmerzmitteln in der Medizin. Neben der schmerzstillenden Wirkung kann es zu Nebenwirkungen kommen, die zum Beispiel das Reaktionsvermögen beeinträchtigen. In Studien wurden Gesunden einmalig Opioide verabreicht, um Auswirkungen auf ihre Fahreignung zu überprüfen. Das Ergebnis: Es zeigten sich fast durchgängig

Leistungsbeeinträchtigungen. Sie sollten die Frage der Fahrtauglichkeit mit Ihrem Arzt besprechen und genau beobachten, ob die Opioid-Einnahme Sie zum Beispiel schläfrig oder euphorisch macht.

### **Woran kann ich selbst erkennen, ob meine Fahrtüchtigkeit gemindert ist?**

**Michael Heißing:** Aufgrund der Vielzahl der möglichen Beeinträchtigungen gibt es leider kein einfaches Testverfahren, das Ihnen die Entscheidung abnehmen könnte. Informieren Sie sich auf jeden Fall vorab über die zu erwartenden Wirkungen und möglichen Nebenwirkungen Ihrer Medikamente, indem Sie die Hinweise in der Packungsbeilage lesen oder konkret Ihren Arzt ansprechen. Sie können dadurch gezielter beeinträchtigende Effekte wahrnehmen und somit besser einschätzen, ob eine ausreichende Fahrsicherheit gegeben ist. Im Zweifel sollten Sie den Wagen lieber stehen lassen.

### **Warum sind Kombinationspräparate gegen Schmerzen unter Umständen gefährlich?**

**Dr. med. Birger Neubauer:** Schmerzmittel, die eine Kombination aus einem schmerzstillenden Wirkstoff und beispielsweise Koffein enthalten, können nicht nur schmerzstillend, sondern auch anregend und aufputschend wirken. Die so entstehende Unruhe kann die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen, vor allem aber fühlen Sie sich unter Umständen fitter als Sie tatsächlich sind. In kritischen Situationen kann das ein gefährlicher Trugschluss sein.

### **Ich nehme wegen einer chronischen Erkrankung über den Tag verteilt sechs Medikamente ein. Wie erfahre ich, ob es da Wechselwirkungen gibt?**

**Dr. med. Renate Zunft:** Wechselwirkungen zwischen Medikamenten sind häufig und für den Patienten schwer erkennbar. Da hilft auch der Blick in den Beipackzettel wenig. Besprechen Sie mit dem behandelnden Arzt Ihre Bedenken. Besondere Aufmerksamkeit ist immer dann geboten, wenn nach Verordnung eines zusätzlichen neuen Medikamentes unerwartete und starke Wirkungen oder Nebenwirkungen auftreten. Insbesondere die Verordnung mehrerer Substanzen mit Wirkung auf das psychische Befinden lassen negative Auswirkungen auf Reaktionsfähigkeit, Konzentration und Aufmerksamkeit erwarten und können damit die Fahrtüchtigkeit einschränken.

### **Können auch Wechselwirkungen mit bestimmten Lebensmitteln oder Getränken auftreten?**

**Michael Heißing:** Durchaus – und vieles hängt dabei von der Art und Weise ab, wie ein Medikament im Körper verarbeitet wird. Hier können bereits bei der Einnahme mit der falschen Flüssigkeit unerwünschte Wirkungen entstehen – auch ein Wirkungsverlust des Medikaments ist nicht auszuschließen. Besonderheiten zu Wechselwirkungen

finden Sie zwar in der Packungsbeilage, doch was konkret in Ihrem Falle zu beachten ist, sollten Sie mit Ihrem Arzt besprechen. Grundsätzlich gilt: Bei gleichzeitigem Alkoholkonsum müssen Sie besonders vorsichtig sein, da sich hier häufig die beeinträchtigenden Wirkungen von Medikament und Alkohol gegenseitig verstärken.

### **Gibt es eine Liste von Medikamenten, unter denen man nicht Auto fahren sollte?**

**Michael Heißing:** Nein – eine zusammenfassende Übersicht zu allen aktuellen Medikamenten und deren möglichen Beeinträchtigungen der Fahrsicherheit existiert nicht. Eine einfache, allgemein gehaltene Aussage hierzu wäre auch unangemessen, da zu viele Faktoren eine Rolle spielen, zum Beispiel Dosis, Dauer der Behandlung, Zubereitung des Medikaments, Grunderkrankung und vieles mehr. Es gibt jedoch bestimmte Medikamentengruppen, bei denen verstärkt beeinträchtigende Wirkungen auftreten können. Dazu gehören Schlaf- und Beruhigungsmittel, Schmerzmedikamente, antiallergische Medikamente, Mittel gegen Depressionen oder auch Mittel zur Behandlung des Blutdrucks.

### **Gilt es Besonderheiten zu beachten, wenn Patienten Cannabis im Rahmen einer medizinischen Therapie einnehmen?**

**Dr. med. Renate Zunft:** Ebenso wie bei der Einnahme von anderen Medikamenten sollte der behandelnde Arzt Patienten über Besonderheiten aufklären, die im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr stehen. Vor allem zu Beginn der Therapie können die psychotrope Wirkung von Cannabis sowie weitere Nebenwirkungen stark beeinträchtigen. Sie sollten erst dann ein Kraftfahrzeug führen, wenn der behandelnde Arzt Ihnen dies ausdrücklich erlaubt hat. Bei einer Verkehrskontrolle sollten Patienten

eine Kopie der Verordnung mit sich führen, um nachzuweisen, dass sie Cannabis aus medizinischen Gründen einnehmen.

### **Wird das Fahren unter Medikamenteneinwirkung bestraft? Geht bei einem Unfall der Versicherungsschutz verloren?**

**Michael Heißing:** Die Einnahme von Medikamenten alleine rechtfertigt weder das Eine noch das Andere. Allerdings gilt: Wenn Sie in einem fahruntüchtigen Zustand ein Fahrzeug führen, machen Sie sich strafbar. Das gilt unabhängig davon, ob diese Beeinträchtigungen durch Medikamente oder andere Ursachen wie beispielsweise Übermüdung oder Alkoholkonsum hervorgerufen wurden. Kommt es in einem solchen Zustand zu einer auffälligen Fahrweise oder verursachen Sie sogar einen Unfall, kann dies durchaus verkehrsrechtliche oder versicherungsrechtliche Folgen für Sie nach sich ziehen. Deshalb müssen Sie vor Antritt einer jeden Fahrt kritisch prüfen, ob Sie aktuell in der Lage sind, ein Fahrzeug sicher zu führen.

Weitere Informationen zum Thema Medikamente und Straßenverkehr unter [www.dvr.de/medikamente](http://www.dvr.de/medikamente)

Fachlichen Rat am Telefon geben:

- **Dr. med. Renate Zunft;** Medizinische Referentin TÜV NORD GmbH & Co. KG, Medizinisch-Psychologisches Institut, Hannover
- **Dr. med. Birger Neubauer;** Referatsleiter Arbeitsmedizin/Arbeitspsychologie der Berufsgenossenschaft Verkehr (BG Verkehr), Hamburg
- **Michael Heißing;** Arzt im Referat „Fahreignung, Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation“, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach

# Maßgeschneidert, stressfrei, lehrreich

## Pkw-Sicherheitstraining für ältere Menschen



Demonstration: Die Moderatorin erklärt die nächste Übung. Fotos: VKM

Von Michael Heß

„Stellen Sie sich vor, das Auto dort in 45 Metern Entfernung kommt Ihnen mit Tempo 50 entgegen. Würden Sie jetzt noch links abbiegen?“ Lisa Falkenberg blickt fragend in die Runde. Von „na klar“ bis „niemals“ ist die Bandbreite der spontanen Antworten.

Und mit welcher Meinung ist man auf der sicheren Seite? Besser als jede Rechenformel und eindrucksvoller als jedes erklärende Referat ist das eigene Erleben. Also: ab in die Autos und einmal selbst an der besagten Stelle abbiegen. Drei, vier, bis zu fünf Sekunden braucht man schon für den Vorgang. Alle Zeiten werden gestoppt und protokolliert. Als nächstes schickt die Trainerin das entgegenkommende Auto auf die Reise. Und das Erstaunen ist groß: Von der Stelle, wo es stand, bis zum Abbiegepunkt braucht es mit Tempo 50 nur drei Sekunden. Viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer hätten im realen Straßenverkehr also ein echtes Problem bekommen.

„Jetzt wechseln Sie bitte mal die Perspektive.“ Lisa Falkenberg, die Trainerin des Sicherheitstrainings (SHT), geht über zur nächsten Übung. „Kurz vor Ihnen biegt ein entgegenkommendes Fahrzeug ab und fährt über Ihre Spur. Was tun?“ Na klar, bremsen. Aber wie? Erneut sitzen die älteren Damen und Herren in ihren eigenen Autos und üben eine Notbremsung aus Tempo 50: schnell, hart und bis zum Stillstand. Einige von ihnen sind bislang noch niemals in die Situation gekommen, eine solche Bremsung durchführen zu müssen. Gut so, das spricht für einen eher verhaltenen Fahrstil. Und dennoch

kann eine solche Situation im Straßenverkehr jederzeit passieren. Es ist also von Vorteil, dafür ein Handlungsmuster zu besitzen, das hoffentlich in Notsituationen ohne große Überlegung abgerufen werden kann.

Wahrnehmen, entscheiden, erleben, diskutieren – beim speziellen SHT für ältere Menschen gibt es viele interessante Lernsituationen. Es ist ein Pkw-Sicherheitstraining der besonderen Art, maßgeschneidert auf die Bedürfnisse von Menschen, für die die motorisierte Mobilität ein wichtiges Gut ist.



Notbremsung: schnell, hart und bis zum Stillstand



Übung: Abbiegen in eine schmale Gasse

Welche Verkehrssituationen sind problematisch und welche Fahraufgaben sind geeignet für ältere Menschen? Zum Beispiel: abbiegen in enge Gassen oder Einfahrten, rangieren und einparken, und natürlich richtig bremsen.

„Super Bremsungen, klasse! Wir drehen direkt im Anschluss die Szene noch einmal mit der Drohne.“ Der Regisseur bittet die Schauspielerinnen, Schauspieler und Komparsen auf ihre Ausgangspositionen. Was später wie ein echtes Training aussieht, sind nämlich Dreharbeiten zu einem Werbefilm des DVR über das Sicherheitstraining für ältere Menschen. Erzählt werden in dem Video die Geschichten von

sechs älteren Damen und Herren mit unterschiedlichen Mobilitäts-Problemen und ihre individuellen Lösungsansätze. Diese reichen vom Kauf eines geeigneten Autos über die richtige Medikation, über Übungsfahrten mit einer Fahrlehrerin bis hin zu mehr Bewegung und dem Ziel einer besseren Fitness.

Im zweiten Teil des Films erfährt man, dass Gisela, Christa, Hildegard, Franz, Erhard und Friedhelm befreundet sind und gemeinsam an einem SHT teilnehmen – so, wie es auch in der Realität eine optimale Variante ist, wenn sich ältere Menschen gemeinsam mit ihrem Freundes- oder Bekanntenkreis zu

diesem speziellen Sicherheitstraining anmelden.

„In dem Training für ältere Menschen gibt es keine Übungen mit höheren Geschwindigkeiten, etwa zum Kurvenfahren oder Bremsen und Ausweichen“, erläutert Lisa Falkenberg. „Wir legen großen Wert auf eine stressfreie Atmosphäre, auf Übungen, die bewältigt werden können und auf interessante, lehrreiche Diskussionen - gemäß den Zielen des Programms, dass es besser ist, Gefahren zu erkennen und nicht in brenzlige Situationen zu gelangen, als sie bewältigen zu müssen.“

Und Menschen, die kompetent und sicher mit ihrem Auto fahren, die auch in Drucksituationen gut rangieren und die in Notsituationen richtig bremsen können, haben eher den Mut und das Selbstvertrauen, ihr Auto auch weiterhin zu benutzen und länger sicher mobil zu bleiben.

Das Video steht ab Frühjahr 2018 im Netz unter [www.dvr.de](http://www.dvr.de).

Der Autor hat das Drehbuch zum Film geschrieben und ist Geschäftsführer der Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH (VKM).



Set: Dreh aus unterschiedlichen Perspektiven



Feedback: Erfahrungen werden ausgetauscht, Fehler korrigiert.

# Black Box für alle?

## DVR-Befragung zu Unfalldatenschreibern in Autos

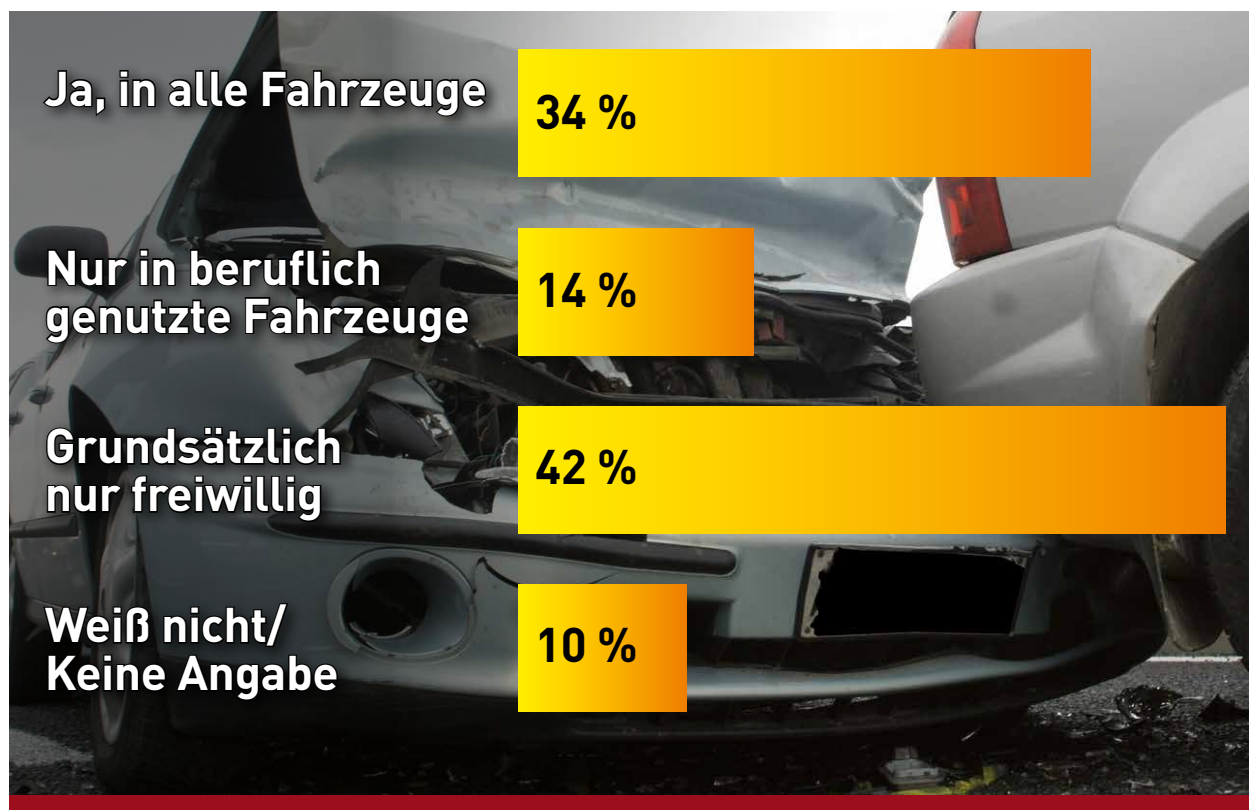
Bei einer repräsentativen Umfrage des Marktforschungsunternehmens Ipsos im Auftrag des DVR wurden etwa 2.000 Autofahrerinnen und Autofahrer gefragt, ob sie für den verpflichtenden Einbau eines Unfalldatenschreibers (UDS) im Auto sind.

Ein Drittel der Autofahrerinnen und Autofahrer (34 Prozent) sind der Meinung, dass in Autos UDS verpflichtend eingebaut werden sollten. Weitere 14 Prozent befürworten einen obligatorischen Einbau bei beruflich genutzten Fahrzeugen. Weniger als die Hälfte (42 Prozent) der Befragten sind gegen den verpflichtenden Einbau solcher Geräte,

jeder Zehnte hat dazu keine Meinung. Unfalldatenschreiber erfassen permanent fahrdynamische und fahrtechnische Daten, ähnlich wie die Black Box in Flugzeugen. Die Daten werden automatisch nach wenigen Sekunden gelöscht. Kurz vor, während und unmittelbar nach einem Unfall bleiben sie aber erhalten. Die Befürworter des Einbaus sehen als Hauptvorteile, dass der UDS zur besseren Analyse von Unfällen beiträgt (85 Prozent), die Klärung der Schuldfrage erleichtert (81 Prozent), Erkenntnisse für die Unfallforschung liefert (66 Prozent) und das Verhalten der Verkehrsteilnehmer positiv beeinflussen kann (61 Prozent). Die Gegner

befürchten in erster Linie eine Verletzung des Datenschutzes (69 Prozent) sowie technische Manipulationsmöglichkeiten (39 Prozent).

Der DVR empfiehlt den freiwilligen Einbau von UDS im Interesse einer verbesserten Unfallforschung und Unfallaufklärung und fordert einen wissenschaftlich begleiteten Feldversuch zur langfristigen Wirkung dieser Geräte. Allerdings müssten die Belange des Datenschutzes sowie die Manipulationssicherheit gewährleistet sein.



Rund ein Drittel der Befragten ist für den verpflichtenden Einbau eines Unfalldatenschreibers im Fahrzeug. Foto: lupoalb68 - Fotolia



# Fahrtüchtig mit medizinischem Cannabis?

## Verantwortungsvoller Umgang absolut notwendig

Seit März 2017 können sich Patientinnen und Patienten Cannabisblüten und daraus hergestellte Extrakte auf Betäubungsmittelrezept verschreiben lassen. Grundsätzlich dürfen diese Personen am Straßenverkehr teilnehmen, soweit sie nach Aufnahme der cannabisbasierten Medikamente noch in der Lage sind, ein Fahrzeug im Straßenverkehr sicher zu führen. Treten allerdings während der Fahrt Ausfallerscheinungen auf, die auf die Einwirkung dieser Medikamente zurückzuführen sind, drohen strafrechtliche Konsequenzen.

„Besonders in der Einstellungs- und Eingewöhnungsphase kann die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt werden“, erläutert Jacqueline Lacroix vom DVR. Auch eine zu hohe Dosierung oder die Wechselwirkungen mit anderen Medikamenten, einschließlich selbst geringer Mengen an Alkohol, könnten zu Problemen führen. „Dabei ist zu beachten, dass verschiedene Drogenmaterialien angeboten werden, die sich in ihren Inhaltsstoffen zum Teil erheblich

unterscheiden. Dabei geht es vor allem um den Gehalt an Tetrahydrocannabinol (THC), das zu rund 20 Prozent in medizinischen Cannabisblüten enthalten ist, oder Cannabidiol“, ergänzt die Expertin.

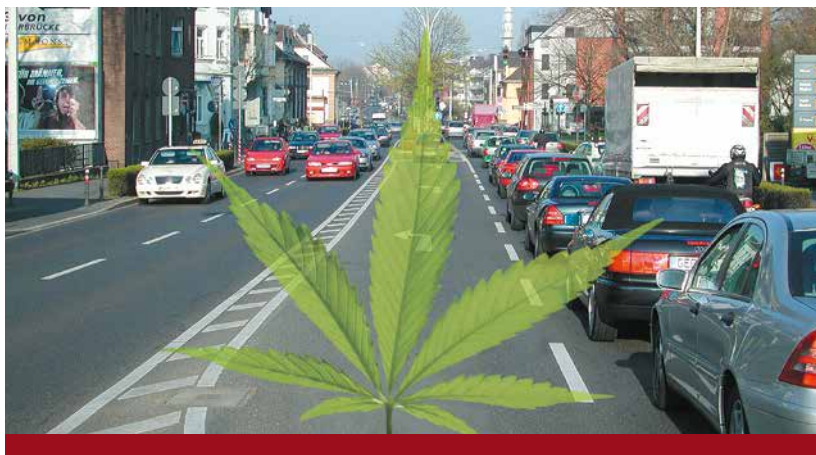
Die Wirkstoffe der Cannabisblüten können durch Inhalation oder oral aufgenommen werden, zum Beispiel als Tee oder Gebäck. Eine optimale Verordnung bedarf daher spezieller medizinischer Expertise. „Die Ärztinnen und Ärzte, die medizinisches Cannabis verordnen, müssen ihre Patienten und Patientinnen über die möglichen Beeinträchtigungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr aufklären. Insbesondere sollten sie zu Beginn der Therapie vom Führen eines Fahrzeuges abraten, und zwar so lange, bis die unerwünschten Nebenwirkungen nicht mehr auftreten und sie trotz Krankheit fahrsicher sind“, empfiehlt Lacroix.

Darüber hinaus müssten aber auch die Patientinnen und Patienten selbst ihre Fahrtüchtigkeit im Auge behalten und

im Zweifelsfall auf das Fahren verzichten. „Sie werden im Straßenverkehr genauso behandelt wie andere Personen, die unter einer Dauermedikation stehen und zum Beispiel ein psychoaktives Arzneimittel verordnet bekommen haben“, erklärt Lacroix.

Problematisch ist, dass Cannabisblüten, die lose von den Apotheken auf Rezept abgegeben werden, über keinen Beipackzettel verfügen und von den Betroffenen selbst in Kleinstmengen, zum Teil bis unter 0,1 Gramm, dosiert werden müssen. Das Rezept muss daher eindeutige Angaben zum Drogenmaterial, zur Darreichungsform und zu den Einzel- und Tagesdosen enthalten.

„Von den Cannabispatientinnen und -patienten wird ein hohes Maß an Zuverlässigkeit und Verantwortlichkeit im Umgang mit der Medikation und bei Auftreten von Nebenwirkungen erwartet“, sagt Lacroix. Wenn das THC im Blut aus einer bestimmungsgemäßen Einnahme eines für den konkreten Krankheitsfall verschriebenen cannabisbasierten Arzneimittels herrührt und die Einnahme die Fahrtüchtigkeit nicht beeinträchtigt, kommt es nicht zu Sanktionierungen gemäß dem Straßenverkehrsgesetz (StVG). Bei missbräuchlicher Einnahme derartiger Arzneimittel droht hingegen nicht nur eine Sanktionierung nach dem StVG, sondern zusätzlich der Verlust der Fahrerlaubnis. Patientinnen und Patientinnen sollten deshalb eine ärztliche Bescheinigung über ihre Therapie mit cannabisbasierten Medikamenten oder eine Kopie des aktuellen Rezeptes über medizinisches Cannabis mit sich führen.



Der DVR empfiehlt einen verantwortungsvollen Umgang mit medizinischem Cannabis, damit die Fahrtüchtigkeit nicht beeinträchtigt wird. Fotomontage: VKM

# Verkehrssicherheit braucht gute Daten

## IRTAD-Datenbank ermöglicht Informationsaustausch



6. IRTAD-Konferenz in Marrakesch Foto: Jacqueline Lacroix

Von Jacqueline Lacroix

Die Verbesserung der Qualität von Unfalldaten ist eine Voraussetzung für die Entwicklung effektiver Verkehrssicherheitsstrategien und -programmen, die zu einer Reduzierung der Anzahl der Getöteten und Verletzten führen sollen. Die IRTAD-Datenbank – International Road Traffic Accident Database der IRTAD-Group, die die datenliefernden Mitglieder und die assoziierten Mitglieder umfasst, ermöglicht den Austausch von Daten und Informationen. Der DVR ist bereits seit 1996 Mitglied von IRTAD. Der Aufbau der Datenbank begann bereits auf Initiative der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Jahr 1988. Die Datenbank enthält aggregierte und validierte Datensätze, die einen internationalen Vergleich zwischen 32 Ländern ermöglichen. Mit circa 70 Mitgliedern und Beobachtern aus rund 40 Ländern ist IRTAD zu einem Motor der Förderung internationaler Kooperationen zur Verbesserung der Datensammlung und -analyse geworden.

Zu den Aktivitäten von IRTAD gehören neben der Sammlung der Daten auch die zweimal jährlich stattfindenden Sitzungen der Mitglieder, die Vertreter von Ministerien, Forschungsinstituten, Verkehrssicherheitsorganisationen, Automobilclubs und Fahrzeughersteller, Versicherungen und internationale Organisationen umfassen.

Neben dem „Road Safety Annual Report“ beteiligt sich IRTAD mit Daten und Fachwissen auch an OECD-Berichten, beispielsweise zur Verbesserung der Sicherheit von motorisierten Zweiradfahrenden zur Vision Zero und dem Safe System Approach. Im Rahmen von internationalen Konferenzen können darüber hinaus Verkehrssicherheitsexpertinnen und -experten Erfahrungen und Erkenntnisse austauschen. Im Oktober dieses Jahres fand bereits die 6. IRTAD-Konferenz in Marrakesch statt. Der DVR erläuterte im Rahmen der Konferenz, wie neben den Daten aus der Unfallstatistik auch Daten aus Erhebungen für die Verkehrssicherheitsarbeit genutzt werden können: Als Beispiel hierfür diente die BMVI/DVR-Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf!“, bei der die Ergebnisse von Umfragen im Rahmen der Kampagne unmittelbar öffentlichkeitswirksam verwertet wurden. Diese Art der Datenverwertung ist insbesondere für die Länder von Interesse, die noch nicht über ein wirksames Unfalldatenerfassungssystem verfügen, aber dennoch eine adäquate Verkehrssicherheitsarbeit leisten wollen.

Seit 2008 ermöglicht IRTAD mit Unterstützung der Weltbank und weiteren Entwicklungsbanken sowie der FIA Foundation sogenannte Twinning-Projekte, wobei Erfahrungen zum Aufbau von nationalen Unfalldatenbanken europäischer Staaten in ausgewählte Schwellenländer transferiert werden. Aus dieser Initiative heraus gründete sich für den lateinamerikanischen Raum die „Beobachtungsstelle für Verkehrssicherheit OISEVI“. Vor dem Hintergrund, dass jährlich 1,3 Millionen Menschen im Straßenverkehr getötet und 20 bis 50 Millionen weltweit verletzt werden, unterstützt IRTAD das Ziel der Vereinten Nationen, die Anzahl der Getöteten im Rahmen des Jahrzehnts der Verkehrssicherheit bis 2020 zu halbieren.

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

[jlacroix@dvr.de](mailto:jlacroix@dvr.de)

# Automatisiertes Fahren: Studie zu Übernahme- situationen

In der Diskussion um das automatisierte Fahren wird immer wieder diskutiert, ob Fahrerinnen und Fahrer in Übernahme-situationen in der Lage sind, kritische Fahrsituationen zu bewältigen. Eine Studie im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) am Institut für Kraftfahrzeuge an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) Aachen hat Fahrstrategien in Verbindung mit automatisiertem Fahren untersucht.

Unter anderem wurde eine Fahrsimulatorstudie durchgeführt, in der die Probanden während einer hochautomatisierten Fahrt nicht fahrbezogene Aufgaben bearbeiteten. Vor einer Kurve kam es mittels eines visuellen Symbols und Hinweistons zu einer Übernahmeaufforderung durch das System. Im Ergebnis zeigte sich, dass die Fahrenden in der Lage waren, die Beschäftigung mit der Nebenaufgabe zu reduzieren oder zu unterbrechen, sobald eine kritische Fahrsituation erkannt wurde, und sich an das Level einer nicht automatisierten Fahrt anzupassen. Dabei wurde eine Abweichung des eigenen Fahrzeugs um 0,4 bis 0,9 Meter nach links in Richtung Straßenmitte akzeptiert.

Menschen verfügen demnach über Verhaltensstrategien, um in kritischen Fahrsituationen eine sichere Fahrleistung zu garantieren.

Aus den Forschungsergebnissen lassen sich nach Ansicht der BASt Empfehlungen für das Design zukünftiger automatisierter Systeme ableiten. Da sich das Fahrverhalten des Gegenverkehrs als besonderer Einflussfaktor erwiesen habe, sollte dieser Aspekt bei der Programmierung von Kurvenfahrten unbedingt beachtet werden. Darüber hinaus scheine es ratsam zu sein, die Übernahmeaufforderung möglichst auffallend zu gestalten, eher visuell-akustisch als rein visuell.

Impressum



DVR-report  
Magazin für Verkehrssicherheit  
Nr. 4/2017, 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](mailto:info@dvr.de)  
[www.dvr.de](http://www.dvr.de)

Hauptgeschäftsführer:  
Christian Kellner

Chefredakteur:  
Sven Rademacher

Titelfoto:  
Theo Kyrberg, Schwetzingen

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](mailto:mfrankenstein@dvr.de)

G 3169 F

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



**RUNTER  
VOM GAS**

Stromerzeugung  
Energieinfrastruktur

**UKIBG**

A vertical strip of logos and text. From top to bottom: the "RUNTER VOM GAS" logo with a green and yellow graphic; the text "Stromerzeugung Energieinfrastruktur" with a small icon; and the "UKIBG" logo with a blue circular icon.