

DVR

report

1/2019

Fachmagazin

für Verkehrssicherheit

VISION ZERO.

Keiner kommt um. Alle kommen an.

AUF
180

**BESSER ANKOMMEN MIT
GERNOT HASSKNECHT**

 **RUNTER
VOM GAS**

Aktuell

Gernot Hassknecht ist zurück!

Mitglieder

BMVI-Förderprogramm
Abbiegeassistent

Im Blickpunkt

E-Scooter erobern
unsere Straßen

Europa

Geschwindigkeit nach wie
vor Killer Nummer eins

Verbot der Section Control – Rückschlag für die Verkehrssicherheit

Am 12. März 2019 hat die 7. Kammer des Verwaltungsgerichts Hannover den Modellversuch für den Betrieb des Streckenradars „Section Control“ auf der B6 in Niedersachsen vorläufig verboten. Kein guter Tag für die Verkehrssicherheit.

Seit Inbetriebnahme der Section Control im Dezember 2018 waren bereits 141 Tempoverstöße erfasst worden. Ein Kraftfahrzeugführer wurde mit Tempo 189 km/h registriert, erlaubt sind 100 km/h. Allein diese Zahlen verdeutlichen, wie wichtig das Streckenradar für die Verkehrssicherheit ist.

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist Ursache Nummer eins bei Verkehrsunfällen mit Todesfolge. Vor diesem Hintergrund und auch wegen der jahrelangen Anstrengungen für eine Inbetriebnahme der Section Control ist die Entscheidung des Gerichts sehr bedauerlich.

Viele andere europäische Länder nutzen das Streckenradar seit Jahren erfolgreich, um Geschwindigkeitsverstöße zu ahnden. Wenn wir es in Deutschland ernst meinen und die Vision Zero umsetzen wollen, muss es auch bei uns möglich sein, die Section Control zu betreiben.

Das Gericht hatte seine Entscheidungen mit einer aus seiner Sicht fehlenden Rechtsgrundlage begründet. In seiner Klage hatte sich der Kläger wiederum auf ein Urteil des Bundesverfassungsgerichts in Karlsruhe berufen. Es erklärte die Erfassung von Autokennzeichen zu Kontrollzwecken generell als nicht erlaubten Eingriff in das Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung.

Damit die Section Control doch noch ein Erfolg wird, muss das Polizeigesetz des Landes

Niedersachsen rechtlich so gestaltet werden, dass es juristisch keinerlei Zweifel am Betrieb der abschnittsbezogenen Streckenkontrolle mehr geben kann. Mit der Novellierung des Polizei- und Ordnungsbehördengesetzes (NPOG), das noch in diesem Jahr vom niedersächsischen Landtag verabschiedet werden soll, möchte das niedersächsische Innenministerium die Section Control auf eine noch eindeutigere Rechtsgrundlage stellen.

Das bleibt zu hoffen, denn gezielte Verkehrsüberwachung ist ein unabdingbarer Bestandteil erfolgreicher Verkehrssicherheitsarbeit, der schwere Unfälle verhindert und damit die Menschen vor schwerem Leid bewahrt.

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



Sven Rademacher, Chefredakteur
rademacher@vkm-dvr.de



DVR: Googles Blitzer-App verstößt gegen geltendes Recht

Die App „Google Maps“ soll künftig auch in Deutschland vor Blitzern warnen. Was zunächst verlockend klingen mag, verstoße gegen geltendes Recht und gefährde die Verkehrssicherheit, erklärt der DVR.

„Sobald Google diese Funktion freischaltet, halten wir das Nutzen von Google Maps im Kraftfahrzeug für rechtswidrig“, sagt DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner. Paragraf 23 der Straßenverkehrsordnung (StVO) verbiete ganz klar, technische Geräte, die Verkehrsüberwachungsmaßnahmen anzeigen, beim Fahren zu verwenden. „Das gilt insbesondere für Geräte zur Störung oder Anzeige von Geschwindigkeitsmessungen“, heißt es wörtlich in Absatz 1c des Paragrafen. Diese Regelung hält der DVR für richtig. Denn für die Verkehrssicherheit hätten solche Warner eine fatale Wirkung. „Eine solche App finden wir aus zwei Gründen besonders problematisch: Blitzer werden als reine Abzockmaßnahme wahrgenommen. Der Fahrer reflektiert nicht mehr, dass sie an Gefahrenstellen positioniert werden, um dort für ein angemessenes Tempo zu sorgen. Außerdem ist gefährliches Beschleunigen, nachdem man den Blitzer passiert hat, programmiert.“

Damit öffnen wir rücksichtslosem Verhalten im Straßenverkehr Tür und Tor“, befürchtet Kellner.

Wer eine Blitzer-App beim Fahren nutzt, muss mit einem Bußgeld in Höhe von 75 Euro rechnen. Für das Eintippen, beispielsweise die Suche nach einem Blitzerstandort, werden 100 Euro fällig. Wiederholungstätern droht ein Fahrverbot.



Blitzer leisten einen wichtigen Beitrag, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Foto: Pixabay

Inhaltsverzeichnis

EDITORIAL	2
RUNDSCHAU	3
AKTUELL	6
MITGLIEDER	8
IM BLICKPUNKT	12
JOURNAL	16
EUROPA	24
WISSENSCHAFT	26
IMPRESSUM	27

„Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung“

Preisverleihung mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer



Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (Mitte) zeichnete die engagierten Schülerinnen und Schüler aus. Unterstützt wurde er von DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner (l.) und Hendrik Pistor (DVR). Foto: Jürgen Gebhardt

Sicher ankommen – zu diesem Thema hatten über 1.000 Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufe 8 aus 43 Schulen Zeitungsseiten gestaltet. Die Siegerklassen der Verkehrssicherheitsaktion wurden von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer im Ministerium in Berlin ausgezeichnet.

Ob Gaffer, eine Rettungsgasse bilden oder das automatisierte Fahren – mit vielen aktuellen Themen der Verkehrssicherheit hatten sich die Jugendlichen 2018 beschäftigt. Unterstützt von ihren Lehrkräften und Mitgliedsredaktionen der „Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen – Kavalier der Straße“

produzierten sie eigene Zeitungsseiten, die anschließend in den jeweiligen regionalen Tageszeitungen veröffentlicht wurden.

Den ersten Platz belegten die Schülerinnen und Schüler des Carl-Beckstein-Gymnasiums aus Erkner (Brandenburg) mit dem Thema „Sicher in den Urlaub“. Die Themenseite wurde in der Märkischen Oderzeitung veröffentlicht.

Mit dem Thema „Ältere Autofahrende“ befasste sich das zweitplatzierte Käthe-Kollwitz-Gymnasium aus Lengfeld unterm Stein in der „Thüringer Allgemeinen“. Der dritte Preis ging

an die Schülerinnen und Schüler der St.-Johannis-Schule aus Bremen, die sich im „Weserkurier“ den Chancen und Risiken des autonomen Fahrens widmeten.

Sonderpreise überreichte Scheuer an das Goethe-Gymnasium in Bensheim (Hessen), das Cato Bontjes van Beek-Gymnasium in Achim (Niedersachsen) und die Staatliche Berufsbildende Schule Technik in Gera.

DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner lobte das Engagement: „Es ist eine Bereicherung für uns alle, wenn sich junge Leute mit der Verkehrssicherheit auseinandersetzen und mit ihrem Verhalten zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr beitragen“. Die Texte zeugten von einem hohen Verantwortungsbewusstsein der Jugendlichen.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer ergänzte, mit der Aktion wolle man junge Menschen von Anfang an für die Gefahren im Straßenverkehr sensibilisieren. Wichtig sei, sich umsichtig und vorausschauend zu verhalten. Nur so könnten schlimme Unfälle verhindert werden.

„Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung“ ist ein gemeinsames medien- und verkehrspädagogische Projekt des DVR, der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), der Initiative „Kavalier der Straße – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Zeitungen“, des IZOP-Instituts zur Objektivierung von Lern- und Prüfungsverfahren sowie ausgewählter Tageszeitungen.

Kurs halten auf Vision Zero

Parlamentarischer Abend von DVR und DVW

„Kurs halten auf Vision Zero“ – unter diesem Motto stand der diesjährige Parlamentarische Abend des DVR und der Deutschen Verkehrswacht (DVW). Über 200 Gäste aus Politik, Verbänden, Forschung und Industrie diskutierten im Roten Rathaus in Berlin, wie die Sicherheitsstrategie erfolgreich umgesetzt werden kann.

„Es ist an der Zeit, zu handeln“, stellte DVR-Präsident Professor Walter Eichendorf mit Blick auf das Ziel der Bundesregierung fest, die Zahl der Verkehrstoten von 2010 bis 2020 um die Hälfte zu reduzieren. Die notwendigen Maßnahmen seien bekannt, man müsse sie jetzt umsetzen. Besonders erfolgversprechend sei der gefährdungsorientierte Ansatz.

Wer den Verkehr sicherer machen wolle, brauche einen langen Atem und Kooperationspartner aus allen Bereichen, sagte Christian Gaebler, Chef der Berliner Senatskanzlei, in seinem Eingangsstatement. In Richtung Bund erklärte Gaebler, man müsse überprüfen, inwieweit die Straßenverkehrsordnung (StVO) das richtige Instrumentarium sei, um die Verkehrssicherheit zielgerichtet zu verbessern. Hier seien Aktualisierungen überfällig.

Digitalisierung und technischer Fortschritt

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer betonte die Bedeutung der urbanen Mobilität. Insbesondere die Zunahme des Radverkehrs sei eine Chance. Gleichwohl dürfe dabei die Sicherheit nicht vergessen werden. In diesem Zusammenhang betonte er das

Engagement seines Hauses für die verpflichtende Einführung von Abbiegeassistenten auf nationaler wie europäischer Ebene. Ein weiterer Schwerpunkt dieses Jahres sei die Erarbeitung des neuen Verkehrssicherheitsprogramms. Scheuer zeigte sich überzeugt, dass die zunehmende Digitalisierung und der technische Fortschritt, im Wesentlichen Fahrerassistenzsysteme, die Sicherheit weiter erhöhen werden. Abschließend äußerte er sich zur geplanten Verordnung zu Elektrokleinfahrzeugen. Er sehe diese modernen Fahrzeuge als große Chance für die urbane Mobilität, insbesondere beim Zurücklegen der „letzten Meile“. Dennoch sei klar, dass diese Gefährte nicht ohne Regeln am Straßenverkehr teilnehmen dürften.

Eckpunkte für Verkehrssicherheitsprogramm

In der darauffolgenden Podiumsdiskussion, moderiert von Siegfried Brockmann, dem Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV), diskutierten Daniela Ludwig, verkehrspolitische Sprecherin der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Arno Klare von der SPD-Bundestagsfraktion und Stephan Kühn, verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen im Bundestag, über die Inhalte eines tragfähigen Verkehrssicherheitsprogramms.

Einigkeit bestand vor allem in zwei Punkten: Das neue Verkehrssicherheitsprogramm müsse gemeinsam mit dem Bund, den Ländern und den Kommunen sowie Experten aus den Verbänden erarbeitet werden. Zudem sahen alle die Vision Zero als klares Leitbild. Ziel müsse es sein, die Zahl



Mehr als 200 Gäste im Roten Rathaus in Berlin
Foto: Heidi Scherm

der Verkehrstoten und Schwerverletzten mit allen möglichen Maßnahmen zu verringern.

Über den richtigen Weg dorthin gingen die Meinungen auseinander. Klare meinte, der präventive Bereich müsse noch wichtiger werden. So könne man durch Pedelec-Trainings ältere Menschen für die Gefährdungen beispielsweise beim Bremsen, Anfahren oder in Kurven sensibilisieren. Kühn und Ludwig erkannten beide einen zunehmenden Verteilungskonflikt bezüglich der Verkehrsflächen. Die Verkehre würden dichter, die Möglichkeiten, mobil zu sein, würden variantenreicher, der Straßenraum nehme aber nicht zu.

Gernot Hassknecht ist zurück!

„Auf 180: Besser ankommen mit Gernot Hassknecht“ – der Berufscholeriker zeigt in einer monatlichen Serie für die BMVI/DVR-Kampagne „Runter vom Gas“ Fehlverhalten im Straßenverkehr auf



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

Von Carla Bormann

Im letzten Jahr hat Hans-Joachim Heist alias Gernot Hassknecht, der aus der ZDF-„heute-show“ bekannte Kabarettist, als harter Fahrprüfer mit einer Online-Führerscheinprüfung auf www.runtervomgas.de eine große Fangemeinde erobert. Der individualisierte Test nimmt nicht nur die Fahranfänger, sondern auch „ältere Semester aufs Korn“, denn viele Verkehrsteilnehmende halten sich für den perfekten Autofahrer oder die brillante Fahrerin. Testen Sie doch einmal selbst, ob Sie die Prüfung bestehen: <https://www.runtervomgas.de/mitmachen/fahrpruefer.html>

Zu Jahresbeginn startete „Runter vom Gas“ mit dem beliebten Schauspieler jetzt eine weitere Aktion. Viele Verkehrsteilnehmende gehen unnötige Risiken ein: Sie greifen am Steuer zum Handy, fahren zu schnell oder halten den

Sicherheitsabstand nicht ein. Deshalb rüttelt der TV-Berufscholeriker Gernot Hassknecht alle Leichtsinnigen, Vergesslichen und Unbelehrbaren das ganze Jahr 2019 mit monatlichen Videos zu verschiedenen Verkehrssicherheitsthemen wach. Den Auftakt bildete am 18. Januar 2019 die Folge „Ansnallen: 2 Prozent Idioten“. Darin knöpft sich Hassknecht alle Gurtmuffel vor.

Jeden Monat informiert Hassknecht – auf seine ganz eigene Art – über häufige Unfallursachen und Risiken. Die zwölf Episoden inklusive Begleitmaterial wie Fotos und GIFs werden auf der Webseite, YouTube und über soziale Medien verbreitet. Die Filme dürfen von den DVR-Mitgliedern und Partnern gerne auch für die eigene Kommunikation genutzt werden. Interessenten haben auch die Möglichkeit, die Videos mit eigenen Zahlen, Daten, Statements und Fakten zum Thema zu verknüpfen.

Jeden dritten Freitag im Monat wird 2019 ein neuer Spot veröffentlicht. Für alle, die meinen, dass ein Bier kein Bier sei, hatte Hassknecht im Februar die passende Botschaft: In der zweiten Episode rügte er zur Karnevalszeit alle, die sich mit Alkohol im Blut ans Steuer setzen.

Im März rechnete Hassknecht mit abgelenkten Verkehrsteilnehmenden ab. Ungeschoren kommen im Laufe des Jahres auch rücksichtslose Lkw-Fahrende, Rad-Rambos und dem Geschwindigkeitsrausch verfallene Motorradfahrende nicht davon.

Weitere Episoden werden sich beispielsweise mit den Themen Müdigkeit am Steuer, Pedelecs, mangelnder Sicherheitsabstand und aggressives Fahrverhalten auseinandersetzen. Wir freuen uns, wenn Sie die Beiträge auch in Ihren sozialen Medien weiter verbreiten und damit auf unterhaltsame Weise zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr beitragen.

Die Autorin ist Referatsleiterin Öffentlichkeitsarbeit Kampagnen/Medienarbeit und stellvertretende Pressesprecherin beim DVR.

cbormann@dvr.de

AUF 180
BESSER ANKOMMEN MIT GERNOT HASSKNECHT

2019 WIRD EIN FOLGENREICHES JAHR
Dieses Jahr bringt uns Gernot Hassknecht in zwölf Folgen die Welt der Verkehrssicherheit näher. Jeden Monat informiert er, auf seine eigene Art, über häufige Unfallursachen und Gefahrenquellen im Straßenverkehr. Eine neue Folge wird jeden dritten Freitag im Monat auf der Kampagnenwebsite www.runtervomgas.de und auf YouTube zu sehen sein.

- JANUAR ANSCHNALLPFLICHT**
Zwei Prozent der Autofahrer schnallen sich nicht an, auf der Rückbank sind es sogar zehn Prozent. Bei einem Zusammenstoß mit 50km/h hat ein Erwachsener ein Aufprallgewicht von etwa drei Tonnen.
- FEBRUAR ALKOHOL AM STEUER**
2017 sind 182 Menschen bei Unfällen mit Alkoholeinfluss gestorben, etwa 4.294 wurden schwer verletzt. Schon bei 0,3 Promille verdoppelt sich das Unfallrisiko.
- MÄRZ ABLENKUNG**
Wenn Autofahrer am Steuer eine Telefonnummer in ihr Handy eingeben, steigt das Unfallrisiko um das Zwölfwache.
- APRIL UNTERWEGS AUF DEM MOTORRAD**
Jeder fünfte Verkehrstote in Deutschland war 2017 auf einem Motorrad unterwegs. Da Motorradfahrer keine Kaskoschutzkleidung haben, sollte man mit Höchstgeschwindigkeit immer mit angemessener Geschwindigkeit gefahren werden.
- MAI PEDELECS**
Zwischen 2014 und 2017 starben 205 Pedelec-Fahrer – 64 Prozent waren über 70 Jahre alt.
- JUNI RECHTSABWIEGEUNFALL DURCH LKW**
Abbiegeunfälle sind die häufigsten Unfälle zwischen Fußgänger und Kraftfahrzeugen. Ein Assistenzsystem kann Leben retten.
- JULI MANGELNDER SICHERHEITSABSTAND**
Bei vielen Unfällen mit Personenschaden spielt mangelnder Sicherheitsabstand eine Rolle. Die Faustregel für den Abstand zum Vordermann lautet: „Hohes“ „Bauer“ (50km/h = 25 Meter Abstand).
- AUGUST KINDER IM STRASSENVERKEHR**
Alle 18 Minuten kam 2017 ein Kind im Straßenverkehr zu Schaden. Insgesamt hochgefährlichen fast jeder zu Schaden. Insgesamt hochgefährlichen fast jeder zu Schaden. Insgesamt hochgefährlichen fast jeder zu Schaden.
- SEPTEMBER ÜBERHOLEN**
2017 hat die Polizei 7.157 Fahrer beim Überholen festgestellt, die entgegen der Unfallen mit Personenschaden geführt haben.
- OKTOBER MÜDIGKEIT AM STEUER**
Jeder vierte Autofahrer ist schon mal am Steuer eingeschlafen. Wer bei 100km/h Steuer eingeschlafen, fährt etwa 32 für drei Sekunden ethnickt. Ihm etwa 32 Meter ohne Kontrolle über das Fahrzeug.
- NOVEMBER UNGEGESAPTE GESCHWINDIGKEIT**
Mehr als ein Drittel aller Verkehrstoten lassen sich auf unangepasste Geschwindigkeit zurückführen. Das Tempo muss stets an Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnisse angepasst werden.
- DEZEMBER AGGRESSIVES VERHALTEN**
53 Prozent der Autofahrer sind der Meinung, dass Verkehrsteilnehmer immer aggressiver werden.

RUNTER VOM GAS



Hans-Joachim Heist alias Gernot Hassknecht schlüpft in verschiedene Rollen und vermittelt unverblümt seine Botschaften. Fotos: Runter vom Gas

Neues Förderprogramm für Abbiegeassistenten

BMVI fördert die freiwillige Aus- und Nachrüstung von Lkw und Bussen mit fünf Millionen Euro pro Jahr



Abbiegeassistenten sollen helfen, solche brenzlichen Situationen zu vermeiden. Foto: ADFC Jens Lehmkuehler

Immer wieder kommen Radfahrende oder Fußgängerinnen und Fußgänger ums Leben, weil sie von abbiegenden Lkw oder Bussen übersehen werden. Fachleute sind sich einig, dass Abbiegeassistenzsysteme entscheidend dazu beitragen könnten, solche Unfälle zu vermeiden. Laut der Unfallforschung der Versicherer (UDV) könnten durch die Abbiegeassistenten 60 Prozent der schweren Unfälle durch abbiegende Lkw verhindert werden. Die EU sieht jedoch nach derzeitigem Stand erst ab 2024 einen verpflichtenden Einbau von Abbiegeassistenten vor, der zudem nur für Neufahrzeuge gelten soll.

Aktion Abbiegeassistent

Deshalb hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die „Aktion Abbiegeassistent“ ins Leben gerufen. Mit diesem

Förderprogramm soll die Ausrüstung mit Abbiegeassistenten einschließlich der wichtigen Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen schneller vorangebracht werden.

Abbiegeassistenten sind verfügbare technische Lösungen, die im Straßenverkehr Leben retten können: Sie warnen Lkw- und Busfahrende, wenn diese beim Abbiegen Fußgänger und Fußgängerinnen oder Radfahrende gefährden würden. Da eine europaweite Lösung erst erarbeitet wird, setzt das BMVI mit der „Aktion Abbiegeassistent“ seit 2018 nationale Anreize für eine freiwillige Verpflichtung.

Das neue Förderprogramm wird ein Volumen von fünf Millionen Euro pro Jahr haben und voraussichtlich fünf Jahre gelten.

Ab dem 21. Januar 2019 konnten Anträge für eine Förderung beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) gestellt werden. Die Nachfrage war enorm: Bereits am 25. Januar waren die 2019 zur Verfügung stehenden Mittel durch die bisher eingegangenen Förderanträge gebunden.

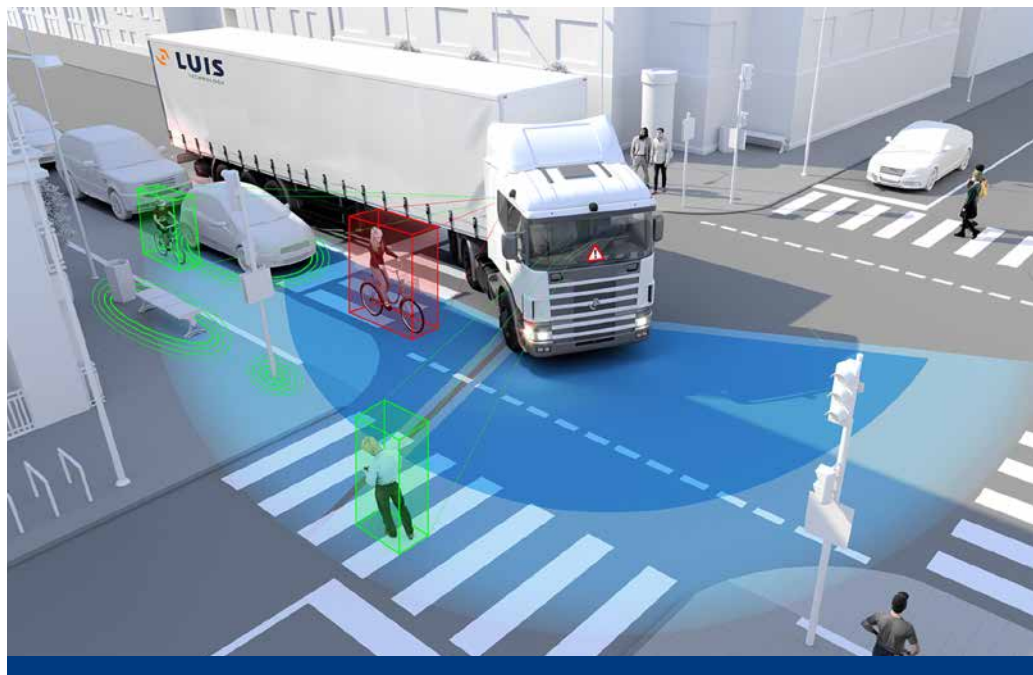
Europaweite Regelung

Das BMVI setzt sich mit Nachdruck sowohl in der EU als auch bei der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) dafür ein, dass Abbiegeassistenzsysteme europaweit vorgeschrieben werden. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat sich unter österreichischer Ratspräsidentschaft dafür eingesetzt, den Zeitplan für die Umsetzung zu verkürzen.

Eine Regelung, die auf einem Entwurf des BMVI basiert und erstmalig verbindliche Anforderungen an Abbiegeassistenzsysteme festlegt, ist am 9. Oktober 2018 bei der UNECE von der Expertengruppe zur Allgemeinen Sicherheit beschlossen worden und befindet sich derzeit im weiteren Abstimmungsprozess. Die Regelung wird nach derzeitigem Stand ab Ende 2019 anwendbar sein. Infolgedessen wird die EU dann zur Umsetzung schreiten. Geplant ist, dass auf europäischer Ebene ein verpflichtender Einbau von Abbiegeassistenten spätestens ab 2022 in allen neuen Fahrzeugtypen und ab 2024 in allen Neufahrzeugen erfolgt.

Technische Anforderungen

Gemäß den Anforderungen soll ein Abbiegesystem unter anderem Radfahrende von statischen Objekten unterscheiden können. Auf Nachrüstungen sind diese Anforderungen jedoch nicht vollständig anwendbar, da die Nachrüstsysteme nicht von Anfang an in der Fahrzeugelektronik berücksichtigt wurden und nicht immer komplett integriert werden können. Das BMVI hat deshalb Mindestanforderungen für



Abbiegesysteme sollen Personen von statischen Objekten unterscheiden können. Quelle: LUIS Technology GmbH

Abbiegeassistenzsysteme auf Grundlage von Kriterien der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) erstellt. Dabei sind die geplanten Anforderungen der derzeit bei der UNECE abzustimmenden Regelung so angepasst, dass sie bei Nachrüstungen erfüllt werden können – und zugleich Radfahrende bestmöglich geschützt werden.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat zwischenzeitlich die Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) für die ersten beiden Abbiegeassistenzsysteme an die LUIS Technology GmbH und die Wüllhorst Fahrzeugbau GmbH erteilt. Zwei Speditionen – die Transportgesellschaft Doll KG und Edeka Südbayern – haben ihre Fahrzeuge bereits mit diesen Abbiegeassistenzsystemen nachrüsten lassen.

Selbstverpflichtung der Unternehmen

Um verstärkt auf freiwillige Nachrüstung zu setzen, hat Bundesminister Scheuer die „Aktion Abbiegeassistent“ gestartet. Dabei verpflichten sich Unternehmen, vor dem verbindlichen

Einführungsdatum auf EU-Ebene ihren Fuhrpark mit Abbiegeassistenten nachzurüsten oder Neufahrzeuge mit Abbiegeassistenten anzuschaffen oder auf ihre Vertragspartner entsprechend einzuwirken. Seit dem Start im Juli 2018 mit elf Sicherheitspartnern sind 33 neu ausgezeichnet worden. Insgesamt sind es damit 44 offizielle Sicherheitspartner, darunter alle großen Supermarktketten.

Ziel des BMVI ist es, alle nationalen Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Einführung von Abbiegeassistenten zu beschleunigen. Deshalb gibt es nun ein neues Förderprogramm für Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen. Hinsichtlich der Unterstützung des Einbaus von Abbiege-Assistenzsystemen sowie der Ausrüstung mit Kamera-Monitor-Systemen bei mautpflichtigen Nutzfahrzeugen ab 7,5 Tonnen löst dieses Programm das bisherige Programm zur Förderung der Sicherheit und Umwelt in Unternehmen des Güterkraftverkehrs („de-minimis-Programm“) ab. Davon abgesehen läuft das „de-minimis-Programm“ weiter.

Hinsehen, anpacken, Leben retten

Die guten Taten der „Kavalier der Straße“

Von Julia Fohmann

Rund 7.000 Unfälle ereignen sich jeden Tag im Straßenverkehr in Deutschland. Unabhängig von der Schwere der Folgen – immer geht es um Menschen, die Hilfe benötigen. Manchmal genügen tröstende Worte, manchmal braucht es beherztes Zupacken. Genau dieses Verhalten zeichnet „Kavalier der Straße“ aus. Einige dieser Menschen stellt der DVR in dieser Rubrik vor, wie Andreas Bauer aus Postau-Hofberg in Bayern, Mitarbeiter bei der Autobahnmeisterei in Würth an der Isar.

Herr Bauer, wo und wann hat sich der Unfall ereignet?

Das war im Februar 2018 auf der A92 Richtung Deggendorf, kurz vor der Abfahrt Dingolfing Ost

Was genau ist passiert?

Ich war mit dem Streufahrzeug unterwegs, als mir eine Geisterfaherin entgegenkam.

Wie haben Sie geholfen?

Ich habe die nächste Ausfahrt genommen, um auf die entgegengesetzte Fahrbahn zu kommen. Außerdem habe ich die Polizei alarmiert und ihr den Standort der Geisterfaherin mitgeteilt. Mit meinem Streufahrzeug, mit dem ich unterwegs war, bin ich auf die Höhe der Geisterfaherin und dort quasi neben ihr hergefahren. Mit Lichtzeichen habe ich versucht, sie darauf aufmerksam zu machen, dass sie in die falsche Richtung fährt. Gleichzeitig hatte ich die Hoffnung, mit den Lichtzeichen auch die Fahrenden der entgegenkommenden Fahrzeuge warnen zu können.



Als „Kavalier der Straße“ wurde Andreas Bauer (l.) vom Mannheimer Polizeipräsidenten Thomas Köber geehrt. Foto: Thomas Rittelmann

Leider hat das nicht geholfen. Ein Mann kollidierte mit der Geisterfaherin.

Konnten Sie weiterhelfen?

Glücklicherweise ja. Ich habe Erste Hilfe geleistet und der Polizei dabei geholfen, den kritischen Bereich abzusperren. Zum Glück gab es keine Verletzten.

Wie haben Sie sich gefühlt, als Sie die Geisterfaherin entdeckt haben?

Das war ein ganz mulmiges Gefühl, weil ich sofort erkannt habe, dass ein Unfall passieren kann. Gleichzeitig hatte ich einen Adrenalinschub.

Was glauben Sie, macht einen „Kavalier der Straße“ aus?

Kavalier machen die Augen auf und

schauen nicht weg. Es wird in so vielen Situationen Hilfe gebraucht. Sie packen mit an.

Die Autorin ist Pressesprecherin beim DVR.

jfohmann@dvr.de

Sie kennen einen „Kavalier der Straße“? Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen im DVR zeichnet jedes Jahr im Herbst Menschen aus, die anderen in schwierigen Situationen im Straßenverkehr geholfen haben. Melden Sie Ihren Kavalier über die Webseite www.kavalier-der-strasse.com an oder schreiben Sie uns an: presse@dvr.de

Nur jeder Zweite blinkt richtig

Nur rund die Hälfte der Autofahrenden in Deutschland hält sich an alle Blinker-Regeln. Das ist das Ergebnis einer Verkehrsbeobachtung der DEKRA-Unfallforschung.

Mehr als 5.500 Fahrzeuge haben die DEKRA-Experten beobachtet – in Kreisverkehren, an abknickenden Vorfahrtstraßen, an Kreuzungen mit und ohne Abbiegestreifen sowie auf der Autobahn. Über alle Verkehrssituationen hinweg blinkten im Durchschnitt 50 Prozent aller Fahrerinnen und Fahrer richtig. Große Unterschiede gab es jedoch zwischen den einzelnen Situationen.

So waren es im Kreisverkehr rund 53 Prozent, an Kreuzungen rund 56 Prozent und auf der Autobahn rund 67 Prozent, die richtig blinkten. Dagegen waren es an abknickenden Vorfahrtstraßen nur 22 Prozent.

„Wer dem Verlauf einer abknickenden Vorfahrtstraße folgt, muss dazu rechtzeitig den Blinker setzen; wer dagegen die abknickende Vorfahrtstraße geradeaus verlassen will, setzt ihn nicht“, erklärt DEKRA-Unfallforscher Andreas Schäuble.

Auch im Kreisverkehr wissen nicht alle Autofahrenden Bescheid, wie es

richtig geht. „Beim Einfahren darf nicht geblinkt werden; nur zum Ausfahren aus dem Kreisverkehr muss der rechte Blinker gesetzt werden“, erläutert der Experte.



Nur 22 Prozent der Autofahrenden setzen an abknickenden Vorfahrtstraßen den Blinker. Foto: DEKRA

Gute Noten für City-Notbremsassistenten

Im Rahmen der Euro NCAP-Tests hat der ADAC einen detaillierten Blick auf die Notbremsassistenten geworfen. Die Sonderauswertung der 2018 getesteten Autos zeigt: Rund zwei Drittel der Systeme erfüllen die Anforderungen an den City-Notbremsassistenten zu 100 Prozent. Für den Euro NCAP-Test des City-Notbremsassistenten fährt das Testfahrzeug mit schrittweise steigender Geschwindigkeit von zehn bis 50 km/h auf eine stehende Fahrzeugtrappe zu und muss durch eine selbstständige Bremsung den Aufprall vermeiden. Die Versuche finden dabei ausschließlich auf trockener Oberfläche

und bei Temperaturen zwischen fünf und 40 Grad Celsius statt.

Doch wie funktionieren die Systeme, die im Testszenario 100 Prozent erreichen, bei Glätte und niedrigen Temperaturen? Der ADAC hat das am Beispiel des Audi A6 überprüft. Bei optimalen Euro NCAP-Bedingungen bremsst der Audi komplett ab und vermeidet damit den Aufprall auf das Hindernis. Dabei wird, wie bei vielen anderen Modellen auch, der Bremsvorgang möglichst spät eingeleitet und dann stark gebremst. Ist die Fahrbahn rutschig und die Außentemperatur bei minus einem Grad

Celsius, bremsst der Audi bei 25 km/h und 45 km/h zwar, doch er kommt ins Rutschen und kollidiert mit der stehenden Fahrzeugtrappe, allerdings mit verringerter Geschwindigkeit.



Gute Testergebnisse für die meisten Systeme Foto: ADAC

E-Scooter erobern unsere Straßen

Neuer Entwurf der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung



Sollen auch in Deutschland bald zum Stadtbild gehören: Elektro-Roller *Fotos: Lime*

Der Hype kommt aus den USA: In amerikanischen und immer mehr europäischen Metropolen sausen Verkehrsteilnehmende neuerdings auf Elektro-Rollern (motorisierte Tretroller) zur U-Bahn oder ins Büro. Nun sollen die schnellen E-Scooter auch deutsche Städte erobern. Und sie liegen im Trend: Sie verfügen über eine Lenkerstange, zwei Räder, dazwischen das Brett zum Draufstellen. Mit einem Fuß stößt man sich vom Boden ab und fährt mit Stromunterstützung los.

Der Entwurf für eine Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) liegt vor, und wenn der Bundesrat wie geplant im Mai der Zulassungsverordnung zustimmt, könnten diese Gefährte legal auf unseren Straßen bewegt werden.

Mit Blick auf den Entwurf der eKFV weist der DVR auf eine zunehmende Schwierigkeit in den

Städten hin: „Die geplanten Regelungen verschärfen das Problem mangelnder Fläche für Radfahrer und Fußgänger im Straßenraum weiter“, sagt DVR-Präsident Professor Walter Eichendorf. Er regt eine gesellschaftliche Diskussion über die gerechte Aufteilung des Straßenraumes an.

Unfallrisiko für Fußgänger unklar

„Für Fußgängerinnen und Fußgänger können Elektrokleinstfahrzeuge das Unfallrisiko erhöhen“, erläutert der DVR-Präsident. Der Referentenentwurf sieht vor, dass Elektrokleinstfahrzeuge, die mindestens sechs km/h, aber weniger als zwölf km/h fahren, den Gehweg nutzen sollen. Elektrokleinstfahrzeuge, die zwölf km/h bis 20 km/h schnell fahren, müssen Radwege und gegebenenfalls die Fahrbahn nutzen. In beiden Fällen sollte, so die Forderung von Eichendorf, die Unfallstatistik in den nächsten zwei Jahren

kritisch betrachtet werden, um eventuelle Veränderungen des Unfallrisikos frühzeitig zu erkennen und dann nachsteuern zu können.

Aufteilung des Straßenraums

Knackpunkt aus Sicht des DVR-Präsidenten ist aber die überfällige Aufteilung des Straßenraums durch die Kommunen und Landkreise. Radwege müssten so gestaltet werden, dass alle, die sie nutzen, sicher ankommen. Konkret bedeute das, die Breiten von Radwegen, Schutzstreifen und Radfahrstreifen anzupassen. „Es muss möglich sein, sich auf diesen Wegen gefahrlos zu überholen. Zudem müssen insbesondere Kreuzungssituationen für alle Verkehrsteilnehmer sicher gestaltet werden.“ Hier sieht der DVR-Präsident die Kommunen, Landkreise und Länder in der Pflicht.

Damit mehr Sicherheit auf Radwegen erreicht werde, müssten entsprechende Regelwerke wie die geplanten neuen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) die neuen Fortbewegungsmittel berücksichtigen. Insgesamt müssten die infrastrukturellen Planungen zukünftig viel stärker die Bedürfnisse des Rad- und Fußverkehrs berücksichtigen. Das könnte gegebenenfalls auch zu Lasten des Kfz-Verkehrs gehen.

Aufklärung über Nutzungsverhalten

Allerdings seien auch alle, die Elektrokleinstfahrzeuge nutzen, aufgefordert, sich an die im Verordnungsentwurf genannten Regeln, insbesondere die gegenseitige Rücksichtnahme, zu halten. Voraussetzung dafür sei es, dass sie transparent und deutlich vermittelt würden. Dies sollte über eine bundesweite Kampagne geschehen, empfiehlt der DVR-Präsident. Der DVR werde sich bei einer derartigen Kampagne gerne einbringen.

Darüber hinaus begrüßt Eichendorf die geplante wissenschaftliche Begleitung der Verordnung. „Entscheidend ist, dass Unfallrisiken und Unfallzahlen in Zusammenhang mit Elektrokleinstfahrzeugen in die Evaluierung einfließen“, so der DVR-Präsident. Auf dieser Grundlage könne man dann fundiert darüber diskutieren, an welchen Stellen die Verordnung gegebenenfalls nachzubessern sei.

„Elektro-Roller sind keine Spielgeräte“

Nach dem neuen Entwurf der eKFV sollen Elektrokleinstfahrzeuge wie Elektro-Roller künftig auch ohne die ursprünglich vorgesehene Mofa-Prüfbescheinigung genutzt werden dürfen. Damit könnten bereits Kinder ab zwölf Jahren E-Scooter mit einer Höchstgeschwindigkeit von zwölf km/h auf Gehwegen fahren, in Ausnahmen auch auf Radwegen. Kinder ab 14 Jahren hätten sogar die Möglichkeit, mit bis zu 20 km/h auf Radwegen oder sogar der Straße unterwegs zu sein. „Kleine Elektro-Roller sind Kraftfahrzeuge und keine Spielgeräte“, sagt dazu Professor

Kurt Bodewig, Präsident der Deutschen Verkehrswacht (D VW). Ihre Zulassung und sichere Nutzung verlange einen verantwortungsvollen Umgang. „Mit solch einem Fahrzeug und zwölf km/h haben zwölfjährige Kinder auf dem Gehweg nichts zu suchen. Schon gar nicht gehören 14-jährige Heranwachsende mit 20 km/h ungeschützt auf die Straße, ohne vorher Kenntnisse der StVO nachweisen zu müssen“, bezieht er klar Stellung. Eine Ausnahme könnten lediglich Jugendliche ab 15 Jahren sein, die eine Mofa- oder Führerscheinprüfung bereits bestanden hätten. Außerdem müsse die Nutzung von Gehwegen geprüft werden. Dies gebiete die Verkehrssicherheit.

In Städten wie San Francisco oder Moskau gehören die Elektroflitzer schon zum Straßenbild, in Deutschland dagegen sind sie noch nicht für den Straßenverkehr zugelassen. Wer die Fahrzeuge derzeit auf öffentlichen Straßen nutzt, riskiert ein Bußgeld von 70 Euro und einen Punkt im Flensburger Fahrzeugsregister (FAER).



Noch sind die E-Scooter auf deutschen Straßen nicht zugelassen.

Elektro-Roller: Beitrag zur modernen Mobilität oder Gefahr für den Straßenverkehr?

Die Diskussion über die zu erwartende Straßenzulassung für Elektrokleinstfahrzeuge ist in vollem Gange. Der DVR-report hat Fachleute aus unterschiedlichen Bereichen um eine Einschätzung gebeten. Hier die Expertenstatements:

1. Welche Mobilitätsvorteile sehen Sie in der zu erwartenden Straßenzulassung von Elektrokleinstfahrzeugen?

Roland Stimpel, Vorstandsmitglied FUSS e.V.: Sie sind deutlich kleiner, leiser, sauberer und ungefährlicher als andere individuelle Motorfahrzeuge. Wenn sie Fahrten damit ersetzen, ist das gut für die Städte.

Fabian Ladda, Director DACH Policy & Government Affairs, Lime: E-Scooter sind die optimale Mobilitätsoption für die ersten und letzten Kilometer und stellen nicht nur einen Baustein in der Mobilitätswende dar, sondern bilden das Fundament. Dabei tragen E-Scooter zur Entlastung des Straßenverkehrs und der Reduzierung von CO₂-Emission bei und werden die private Pkw-Nutzung reduzieren. Unsere E-Scooter werden von 30 Prozent der Kunden als Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr genutzt. 53 Prozent sagen, dass sie Auto fahren wollten, einen Scooter gesehen haben und umgestiegen sind.

2. Wie schätzen Sie das Unfallrisiko für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende ein?

Stimpel: Internationale Erfahrungen zeigen: Für Menschen auf dem Bürgersteig wächst das Unfallrisiko drastisch, wenn dort Motorfahrzeuge mit dreifacher Geh-Geschwindigkeit zugelassen



Roland Stimpel, Vorstandsmitglied FUSS e.V.
Foto: Silke Reents

werden wie jetzt geplant. Gerade die empfindlichsten Verkehrsteilnehmer verlieren ihren letzten Schutzraum.

Ladda: Es steht außer Frage: jeder Unfall ist einer zu viel. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer hat für uns oberste Priorität. Zur Einschätzung: Seit Oktober haben in Wien geschätzt über eine Million Scooter-Fahrten stattgefunden. Das dortige Kuratorium für Verkehrssicherheit spricht von E-Scooter-Unfällen mit Personenschaden im niedrigen einstelligen Bereich.

3. Mit Blick auf die Handhabung: Können Verkehrsteilnehmende sicher mit Elektro-Rollern unterwegs sein?

Stimpel: Das größte Problem sind nicht sie selbst und ihre Fahrzeuge, sondern die Bedingungen auf der Fahrbahn: zu häufig Maximaltempo 50 statt 30 für herkömmliche Fahrzeuge sowie



Fabian Ladda, Director DACH Policy & Government Affairs, Lime
Foto: privat

überkomplexe Kreuzungen, insbesondere mit programmierten Konflikten durch riskante Ampelschaltungen.

Ladda: Lime gehört in über 130 Städten bereits zum Stadtbild. In Paris, Wien, Madrid und Warschau nutzen täglich Tausende von Menschen die E-Scooter, um die ersten und letzten Kilometer zu ihrem Zielort zurückzulegen. Dabei steht für Lime der sichere Umgang mit den Scootern im Vordergrund. Um die Geräte noch widerstandsfähiger und langlebiger zu machen, entwickeln unsere Ingenieure die Modelle kontinuierlich weiter.

4. Ist die Infrastruktur in unseren Städten für diese neue Fahrzeuggruppe gewappnet?

Stimpel: Die neuen Fahrzeuge brauchen mehr sicheren Raum, auf dem sie niemanden gefährden. Das sind

entweder breite Wege für E-Fahrzeuge und Fahrräder oder Fahrbahnen, auf denen Tempo 30 vorgeschrieben ist und wirksam kontrolliert wird.

Ladda: Deutschland ist prädestiniert für E-Scooter und verfügt im Vergleich zu anderen Teilen Europas über eine weitaus bessere Infrastruktur. Bereits heute sind wir mit Tausenden von Scootern in Griechenland, Polen und Tschechien unterwegs.

5. Halten Sie die vorgesehenen Altersregelungen (ist der Roller schneller als zwölf km/h, müssen Fahrende mindestens 14 Jahre alt sein; langsamere Modelle dürfen ab zwölf gefahren werden) zur Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen für angemessen?

Stimpel: Es wäre grob unverantwortlich, pubertierenden Kindern und Jugendlichen mit oft hoher Risikofreude und zugleich unterentwickeltem Verantwortungsbewusstsein den Gehweg zum Fahren zu überlassen – und das ohne jede Schulung und Prüfung.

Ladda: Wir empfehlen ein Mindestalter von 18 Jahren und haben das auch auf unseren E-Scootern stehen.



Foto: UDV

Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV)

Keiner bestreitet, dass die E-Scooter eine gute Ergänzung im Mobilitätsmix darstellen und ihr Betrieb deshalb ermöglicht werden muss. Der ursprüngliche Entwurf des Ministeriums wäre dafür eine gute Grundlage gewesen. Insbesondere die Benutzungspflicht von Radwegen und, wo nicht vorhanden, der Straße war sachgerecht. Da es sich rechtlich um Kraftfahrzeuge handelt, war auch der Nachweis von StVO-Kenntnissen mittels einer Mofa-Prüfbescheinigung richtig.

Die jetzt zur Bundesratsbefassung vorliegende Regelung stellt dagegen

eine erhebliche Verletzung von Sicherheitsbelangen von Fußgängern dar, indem schon Zwölfjährige Fußwege mit doppelter Gehgeschwindigkeit benutzen. Der Verzicht auf jeden Nachweis von Regelkenntnissen ist nicht nur gefährlich, sondern unserer Meinung nach ein Verstoß gegen das von der Bundesrepublik als verbindlich akzeptierte Wiener Übereinkommen und damit gegen einen völkerrechtlichen Vertrag. Dass nun zwei verschiedene Roller kategorien möglich sind, macht die ohnehin schon schwierige Kontrolle praktisch unmöglich.

So oder so werden die ohnehin schon überlasteten Radverkehrsanlagen weiter belastet. Bund, Länder und Kommunen sind daher aufgefordert, den oft versprochenen Ausbau jetzt deutlich zu beschleunigen.

Burkhard Stork, Bundesgeschäftsführer Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)



Foto: ADFC Clemens Bilan

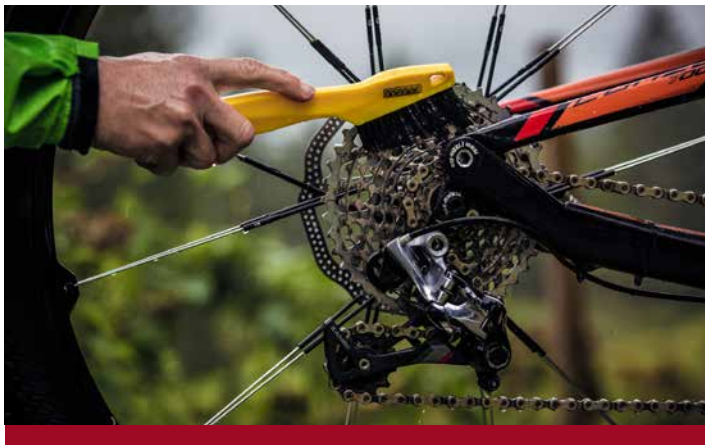
Elektrofahrzeuge auf Fußwegen sind vollkommen inakzeptabel. Fußwege sind dazu da, dass Menschen dort sicher und ohne Hetze laufen und flanieren können, das schließt die Freigabe für Kraftfahrzeuge aus. Einzige sinnvolle Ausnahme sind elektrische Krankenfahrstühle. Die langsameren Scooter müssen deshalb raus aus dem Referentenentwurf.

Dass die etwas schnelleren Elektro-Scooter, die zwischen zwölf und 20 km/h fahren, der Geschwindigkeit nach auf den Radweg gehören, sehen wir auch so. Allerdings sollte eine Mofa-Prüfbescheinigung Pflicht sein.

Das viel größere Problem ist allerdings die fehlende Infrastruktur. Die vorhandenen Radwege reichen nicht einmal zur sicheren Abwicklung des vorhandenen Radverkehrs aus. Wenn jetzt zusätzlich zu 70 Millionen Fahrrädern und Pedelecs auch noch Heerscharen von Elektro-Scootern auf den schlechten, unterdimensionierten Radwegen fahren, sehen wir Chaos, Frust und Risiken auf alle Zweirad-Nutzer zukommen. Der Straßenraum muss vollkommen neu aufgeteilt werden. Wir fordern die Hälfte der Fahrbahn für saubere Zweiradmobilität, dann vertragen sich auch E-Scooter, Pedelecs und Fahrräder auf gemeinsamen Wegen.

Sicher mit dem Rad in die Saison

Tipps für den Sicherheitscheck



Auch die Kette sollte gesäubert werden. Foto: www.pd-f.de

Allmählich lockt die Sonne immer mehr Radfahrende auf die Straße. Eine entscheidende Voraussetzung, um sicher ans Ziel zu kommen, ist ein verkehrssicheres Fahrrad. Wer es noch nicht getan hat, sollte sein Rad jetzt einem Sicherheitscheck unterziehen.

Gut sichtbar sein

Scheinwerfer, Rücklicht und Leuchten sollten funktionieren. Die vorgeschriebenen Rückstrahler nach vorn, hinten, an den Pedalen und seitlich an den Laufrädern müssen vorhanden sein. Reflektoren in den Rädern sind nicht erforderlich, wenn die Reifen seitlich reflektierende Streifen besitzen. Mit zunehmendem Alter nutzen sich diese aufgebrauchten Streifen jedoch ab und werden schlechter wahrnehmbar. Deshalb: Genau prüfen, ob sie in der Dämmerung gut sichtbar sind.

Prüfung der Bremsen

Zwei unabhängig voneinander wirkende Bremsen sind Pflicht. Die Bremsen prüft man am besten durch einen Funktionstest. Dabei dürfen sich die Hebel der Handbremsen nicht bis zum Lenker durchziehen lassen, sonst muss die Bremse nachgestellt werden. Beläge von Felgenbremsen sind zumeist mit Rillen ausgestattet, an denen man den Verschleiß ablesen kann. Auch bei den

immer häufiger verwendeten Scheibenbremsen sind ab und an neue Bremsbeläge fällig.

Aufmerksamkeit verdienen auch die Seilzüge der Bremsen und der Schaltung: Die Außenzüge sollten unbeschädigt und ohne Knicke so verlegt sein, dass sie nicht zu weit abstehen, aber dennoch die Bewegungen des Lenkers mitmachen.

Die Kette wird im Alltagsbetrieb stark beansprucht. Daher sollte man sie von Zeit zu Zeit säubern und mit Öl oder Kettenfett behandeln.

Intakte Reifen für den richtigen Grip

Bei den Reifen ist nach der Winterpause zumeist Aufpumpen angesagt. Durch langes Stehen mit zu wenig Luft werden die Reifen manchmal beschädigt. Hat der Mantel Risse, scheint das Gewebe durch oder sind kleine Steine eingedrungen, sollte der Reifen ausgetauscht werden.

Rundumblick

Schließlich sollte noch ein kritischer Blick über das gesamte Fahrzeug gehen, ob Risse, Scheuerstellen oder Verformungen festzustellen sind. Sattel, Lenker und alle Schraubverbindungen sollten fest sein und sich nicht verdrehen lassen.

Eine Probefahrt schließt dann den Fahrradcheck ab. Wenn sich alle Gänge schalten lassen und nichts klappert oder quietscht, steht der nächsten Fahrradtour nichts im Wege.

Wer sich die beschriebenen Prüfarbeiten nicht zutraut, kann eine Fachwerkstatt mit einer Inspektion beauftragen. Der Besuch sollte jedoch rechtzeitig eingeplant werden. Erfahrungsgemäß sind die Werkstätten zu Saisonbeginn stark ausgelastet.

Der DVR empfiehlt allen Radfahrerinnen und Radfahrern, zum eigenen Schutz einen Helm zu tragen und stets umsichtig zu fahren.

Nur 23 Prozent der Älteren setzen sich mit ihrer Fahrfitness auseinander

Kampagne „Aktion Schulterblick“ rät zu freiwilligen Gesundheitschecks

Wie wirkt sich der Gesundheitszustand auf die eigene Fahrtüchtigkeit aus? Laut einer Umfrage von YouGov im Rahmen der Kampagne „Aktion Schulterblick“ des DVR hat sich nur knapp ein Viertel der befragten über 65-Jährigen in den letzten sechs Monaten mit dieser Frage auseinandergesetzt.* Das kann das Risiko für Unfälle im Straßenverkehr erhöhen. Der DVR empfiehlt, ärztlichen Rat einzuholen und regelmäßig einen freiwilligen Gesundheitscheck zur Feststellung der Fahrtüchtigkeit durchführen zu lassen.

Wenige Ältere wenden sich an ihren Arzt

Ältere Menschen möchten mobil bleiben: 76 Prozent der Befragten ist es sehr wichtig, sich selbstständig mit dem Pkw fortbewegen zu können. Gleichzeitig sind sie sehr gesundheitsbewusst: 73 Prozent der Befragten haben in den letzten Monaten einen Gesundheitscheck durchführen lassen. Doch nur 23 Prozent der 1.009 befragten Autofahrerinnen und Autofahrer setzten sich in den vergangenen sechs Monaten damit auseinander, ob sich ihr gesundheitlicher Zustand auf die Fahrtüchtigkeit auswirkt. Und lediglich 21 Prozent aller Befragten haben ihren behandelnden Arzt schon einmal auf dieses Thema angesprochen.

Auch wenn selbstständiges Autofahren für die Mehrheit der befragten älteren Menschen wichtig ist, wären viele bereit, das Auto wegen gesundheitlicher Beeinträchtigungen, wie zum Beispiel verschlechtertem Sehvermögen (79 Prozent), stehen zu lassen. Rät der Arzt oder die Ärztin dazu, das



Autofahren aufzugeben, würden 60 Prozent der befragten über 65-Jährigen diesem Rat folgen.

Einschränkungen frühzeitig erkennen und gesteuern

Erkrankungen, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen, stellen sich meist schleichend ein. Sandra Demuth, Referatsleiterin Öffentlichkeitsarbeit Initiativen und Veranstaltungen beim DVR, weiß: „Wichtig ist es, Einschränkungen der Fahrtüchtigkeit möglichst früh zu erkennen, um entsprechende Maßnahmen ergreifen oder andere Alternativen zur Fortbewegung besprechen zu können.“ Hilfreich sind freiwillige Gesundheitschecks für ältere Autofahrerinnen und Autofahrer. Für viele Ältere ist der Arzt oder die Ärztin zudem eine Vertrauensperson. „Ärzte sollten gesundheitliche Einschränkungen ihrer Patienten auch vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit betrachten und gegebenenfalls das Gespräch hierzu suchen“, rät Demuth.

Sensibilität der Angehörigen ist gefragt

Sich an den Gedanken zu gewöhnen, dass die eigene Fahrtüchtigkeit nachlässt, kann schwierig sein. Angehörige und Freunde sollten Verständnis für die Situation zeigen und den Betroffenen ausreichend Zeit geben, sich selbst mit dem Thema zu beschäftigen.

Die „Aktion Schulterblick“

Mit der Aktion Schulterblick informiert der DVR über die Notwendigkeit freiwilliger Gesundheitschecks zum Erhalt der Fahrtüchtigkeit. Die „Aktion Schulterblick“ wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) unterstützt. Unter www.dvr.de/schulterblick finden sich zahlreiche Informationen rund um den Erhalt der Mobilität im Alter.

* Die verwendeten Daten beruhen auf einer Online-Umfrage der YouGov Deutschland GmbH, an der 1.009 Autofahrer und Autofahrerinnen im Alter von 65 Jahren und älter teilgenommen haben.

DVR begrüßt Empfehlungen des Verkehrsgerichtstages

Einführung von Alkohol-Interlocks / Weiterentwicklung von Abbiegeassistenten / Fahreignungsseminar (FES) stärker an Punkterabatte koppeln



Alkohol und die Teilnahme am Straßenverkehr passen nicht zusammen. Foto: Pixabay

Der DVR begrüßt die Forderung nach Einführung von Alkohol-Interlock-Geräten in Kombination mit einer psychologischen Begleitung sowie einen entsprechenden Modellversuch dazu. Zahlreiche Alkoholunfälle könnten so verhindert und Menschenleben gerettet werden. Positiv für die Verkehrssicherheit seien zudem die Empfehlungen des diesjährigen 57. Deutschen Verkehrsgerichtstages (VGT) in Goslar zu Abbiege- und Notbremsassistenten sowie zur Weiterentwicklung des Fahreignungsseminars (FES).

Alkohol-Interlock-Programme

Im Rahmen des empfohlenen Modellversuchs sollte geprüft werden, ob der Einsatz eines Gesichtserkennungssystems erforderlich ist, um Manipulationen zu vermeiden. Der Modellversuch sollte für alle im strafrechtlich relevanten Bereich erstmalig alkoholauffälligen Kraftfahrenden bis 1,59 Promille offenstehen. Voraussetzung der Teilnahme ist das Bestehen einer qualifizierten Eingangsunteruchung durch einen neutralen Sachverständigen.

Darüber hinaus hat sich der VGT aufgrund des erhöhten Gefahrenpotenzials für einen europaweit verpflichtenden Einbau von Alkohol-Interlock-Geräten im gewerblichen Personen- und Güterverkehr ausgesprochen.

„Positiv an einem Modellversuch ist: Man kann testen, ob eine Alkohol-Wegfahrsperre in Kombination mit einer psychologischen Begleitung das Fahrverhalten Alkoholauffälliger nachhaltig ändert“, sagt DVR-Pressesprecherin Julia Fohmann. „Mithilfe des

Programms sollen sie verinnerlichen, dass Alkohol und Auto fahren nicht zusammenpassen“, ergänzt die Sprecherin. Laut der Empfehlung des VGT könnte das Programm zum Beispiel eine Alternative zum Fahrverbot oder dem vorläufigen Entziehen der Fahrerlaubnis darstellen. „Anders als das Fahrverbot oder der Entzug der Fahrerlaubnis hat das Programm einen erzieherischen Effekt. Das finden wir gut.“

Weniger Abbiegeunfälle durch bessere Technik

Auch die Empfehlungen zu Lkw- und Busunfällen sieht der DVR positiv. „Es ist notwendig, dass die

Bundesregierung weiterhin Druck in den internationalen Gremien macht. Notbrems- und Abbiegeassistenten müssen technisch auf dem neuesten Stand sein“, sagt Fohmann. Wenn Fahrzeuge dank eines Notbremsassistentensystems vor dem Stauende zum Stehen kämen und alle Lkw und Busse mit Abbiegeassistenten ausgerüstet seien, die über eine Bremsfunktion verfügten, würde sich das in den Unfallzahlen deutlich bemerkbar machen. Sinnvoll sei auch die Empfehlung an die Kommunen, jeweils eigene Grünphasen für abbiegende Kraftfahrzeuge und Radfahrende sowie Fußgängerinnen und Fußgänger einzurichten.

Fahreignungsseminar soll bestehen bleiben

Das pädagogisch und psychologisch wichtige Fahreignungsseminar (FES) soll bestehen bleiben. Zu dieser Empfehlung kam der Arbeitskreis des VGT, der sich mit der Punktereform von 2014 beschäftigte. Auch diese Empfehlung sei positiv für die Verkehrssicherheit, so Fohmann. „Der DVR begrüßt auch den Vorschlag, das FES stärker mit Punkterabatten zu verbinden oder es bei höherer Punktezahl verpflichtend einzuführen. Wir hoffen, dass mehr Menschen daran teilnehmen und der Effekt des Seminars nachhaltig ist.“

Alkohol im Straßenverkehr: Unterschätzte Gefahr

DVR-Umfrage zum Verhalten von Autofahrenden

Nahezu drei Viertel der Autofahrerinnen und Autofahrer (72 Prozent) in Deutschland würden bei einer Party kein Bier trinken, wenn sie anschließend mit dem Auto nach Hause fahren müssten. Dies ergab eine repräsentative Befragung von 1.500 Personen, die im Auftrag des DVR vom Marktforschungsinstitut Ipsos im Dezember 2018 durchgeführt wurde. Bei Wein und Sekt war der Anteil derjenigen noch größer, die in dieser Situation auf Alkohol verzichten würden (78 Prozent). Darin eingeschlossen sind diejenigen, die generell auf diese Getränke verzichten (Bier 14 Prozent, Wein 16 Prozent, Sekt 19 Prozent). Jeder Vierte der Befragten (25 Prozent) gab an, in einem Zeitraum von vier Stunden ein bis zwei Gläser Bier (0,3 Liter) zu trinken, bei Wein (0,2 Liter) und Sekt (0,1 Liter) würde dies jeder Fünfte tun (20 Prozent). Mehr als zwei Gläser Bier oder Sekt würden nur zwei von hundert Befragten trinken, mehr als zwei Gläser Wein einer von hundert.

Die Gefahren von Alkohol im Straßenverkehr werden allzu oft unterschätzt: Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes war 2017 jeder 14. im Straßenverkehr Getötete auf einen Alkoholunfall zurückzuführen. Der DVR rät dazu, generell auf Alkohol zu verzichten, wenn man Auto fahren will.

„Am besten ist es, sich an eine klare Regel zu halten“, sagt DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner. „Wer fährt, trinkt nicht. Und wer trinkt, fährt nicht.“

Der DVR setzt sich seit Jahren für ein absolutes Alkoholverbot am Steuer ein.

25 Prozent...



... der Autofahrenden
geben zu, bei einer Party* ein
bis zwei Bier zu trinken

*bis zu 0,6 Liter in vier Stunden

Platz da!

AGFS-Kongress zur Verkehrssicherheit

In Deutschland kommen durchschnittlich neun Menschen pro Tag bei Verkehrsunfällen ums Leben, drei davon innerhalb geschlossener Ortschaften. Vom Kontrollverlust über das Fahrzeug bis zur bewussten Missachtung der Regeln, überhöhte Geschwindigkeit oder zu geringer Abstand – die Ursachen sind vielfältig.

Grund genug für die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS), ihren diesjährigen Kongress in der Messe Essen unter dem Titel „Platz da!“ der Sicherheit in der Nahmobilität zu widmen. Mehr als 700 Fachleute aus kommunaler Verkehrsplanung, Verwaltung und Politik kamen zusammen, um besonders die Rolle sicherer Verkehrsplanung zu beleuchten.

Höhere Investitionen

Frank Meyer, Oberbürgermeister der Stadt Krefeld und Vorsitzender des AGFS-Präsidiums, forderte höhere

Investitionen in den Kommunen für infrastrukturelle Verbesserungen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und zu einem besseren partnerschaftlichen Miteinander beizutragen.

Über das Ziel des Bundes, mehr Verkehrssicherheit für mehr Radverkehr zu schaffen, berichtete Karola Lambeck, Radverkehrsbeauftragte im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Neben den Beratungen über eine fahrradfreundlichere Gestaltung der Straßenverkehrsordnung (StVO) erwähnte Lambeck auch die „Aktion Abbiegeassistent“, mit der das BMVI seit 2018 Anreize für den freiwilligen Einbau solcher technischen Systeme bietet.

Für eine Überarbeitung der StVO, hin zu einer stärkeren Verankerung des Fußverkehrs sowie einer besseren Förderung des Radverkehrs plädierte auch Tilman Bracher vom Deutschen Institut für Urbanistik (difu).



Rücksichtsloses Verhalten: nicht nur ärgerlich, auch gefährlich Foto: DVR

Vision Zero

Anspruch und Wirklichkeit der Sicherheitsstrategie Vision Zero stellte Jörg Ortlepp, Leiter Verkehrsinfrastruktur bei der Unfallforschung der Versicherer (UDV), in seinem Vortrag vor. In seiner Analyse des Unfallgeschehens stach hervor, dass der Radverkehr nicht vom allgemeinen Rückgang der Unfallzahlen profitiere; seit sieben Jahren sei die Anzahl der Verunglückten nahezu konstant.

„Sicherheit braucht Sichtbarkeit und Sichtbarkeit braucht Platz“, sagte Ortlepp und plädierte für bessere Sichtbeziehungen an Kreuzungen, Einmündungen, Einfahrten und Querungsstellen.

Die Vision Zero brauche ein stärkeres Bewusstsein für Gefahren, mehr Rücksichtnahme, ein Verkehrssicherheitsmanagement von der Planung bis zum Betrieb (Audit, Verkehrsschau, Kontrolle, Ahndung, Aufklärung), politischen Rückhalt auch für unbequeme Maßnahmen sowie Finanzierung und Personal (Kampagnen, Analysen, Maßnahmen, Evaluation).

„Liebe braucht Abstand“

Eine aktuelle Verkehrssicherheitskampagne mit dem Titel „Liebe braucht Abstand“, an der sich bisher sieben nordrhein-westfälische Städte beteiligen, stellte Franz Linder, P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität/Planerbüro Südstadt, vor. Zentraler Bestandteil der Kampagne ist die Frage, wie sich der Straßenraum zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen aufteilt. Und dieser Raum ist knapp bemessen. Immer mehr und größere

Autos fahren und parken auf den ohnehin überfüllten Straßen. Reviervverhalten und gesteigerte Aggression im Straßenraum sind die Folgen. Es wird gedrängelt, gehupt und rechts überholt. Kinder werden hinter den immer größer werdenden parkenden Pkw quasi unsichtbar und falsch geparkte Fahrzeuge zwingen andere Verkehrsteilnehmende zu riskanten Ausweichmanövern. Auch Radfahrstreifen entlang der Hauptverkehrsstraßen sind oft nicht sicher, da viele Auto- und Lkw-Fahrende den Mindestabstand von 1,5 Metern nicht einhalten.

Ziel der Kampagne ist es, für das Thema Abstand zu sensibilisieren, eine entspanntere Atmosphäre zu schaffen, das Verhalten hin zum Miteinander zu verändern, um letztlich dazu beizutragen, die Zahl der Unfälle zu reduzieren.



Hier hat der Radverkehr Vorrang. Foto: Michael Seifert

Der Pedelec-Boom und seine Folgen

Mit zunehmenden Verkäufen steigen auch die Unfallzahlen mit den elektrisch unterstützten Fahrrädern in alarmierender Geschwindigkeit

Von Rudolf Bergen

Das Pedelec trifft den Nerv der Zeit. Längere Strecken oder Wege mit Steigungen lassen sich mühelos zurücklegen. Die elektrisch unterstützten Fahrräder sind in vielen Varianten erhältlich und sehr beliebt, sowohl als City- oder Trekkingrad, aber auch als Mountainbike oder Lastenrad. Die Nutzergruppe verjüngt sich zunehmend, die modernen Zweiräder punkten vor allem mit Fahrspaß, technischer Reife und neu gewonnener Mobilität. Das spiegelt sich auch in den Absatzzahlen für Deutschland wider. 2018 wurden laut

Zweirad-Industrieverband (ZIV) 980.000 Pedelecs verkauft, was einem Wachstum von 36 Prozent entspricht. Aktuell fahren mehr als vier Millionen Pedelecs auf unseren Straßen, mit weiter steigender Tendenz.

Bei rund 99 Prozent aller Elektrofahräder handelt es sich um sogenannte Pedelecs. Diese werden bis maximal 25 km/h vom Motor unterstützt, wenn dabei gleichzeitig getreten wird. Rechtlich sind diese Räder mit dem klassischen Fahrrad gleichgestellt, dies gilt jedoch nicht für das S-Pedelec und das E-Bike. Letzteres wird häufig

umgangssprachlich mit dem Pedelec verwechselt. Interessanterweise ist das Pedelec nicht primär ein urbanes Phänomen. Die Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) stellt für 2017 fest, dass in kleinstädtischen, dörflichen Räumen dreimal so viele Pedelecs vorhanden sind wie in Metropolen.¹

Hohe Anzahl von Unfallopfern

Die positive Entwicklung der Pedelecs hat allerdings eine Kehrseite, die Zahl der Unfallopfer. In der Unfallforschung wird festgestellt, dass der Radverkehr nicht vom allgemeinen rückläufigen Trend von Unfällen mit



Pedelecs erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Foto: www.flyer-bikes.com | pd-f

Personenschaden profitiert. Seit 2010 stagniert beziehungsweise steigt die Anzahl der Getöteten, Schwer- und Leichtverletzten, die dem Radverkehr zuzuordnen sind. Betrachtet man die Pedelec-Unfälle allein, fällt das Ergebnis leider noch dramatischer aus: Die Pedelec-Verunglückten des Jahres 2018 übertreffen die Zahl der Pedelec-Verunglückten 2017 um über 50 Prozent.² Auch sind die Unfallfolgen bei Pedelecfahrenden im Vergleich zu Radfahrenden über alle Altersgruppen hinweg schwerwiegender, stellt die Unfallforschung der Versicherer (UDV) fest.³ Dieses (Miss-)Verhältnis ist nicht mehr allein mit dem Pedelec-Boom zu erklären.

Pedelecs machten 2018 etwa fünf Prozent am Fahrradbestand aus. Gleichzeitig waren jedoch rund neun Prozent der verunglückten Radfahrenden auf einem Pedelec unterwegs. Bei den

¹ Mobilität in Deutschland 2017, Ergebnisbericht, S. 5

² Eigene Berechnung, basierend auf Werten von Destatis, Verkehrsunfälle, Fachserie 8 Reihe 7, Jan.-Dez. 2018

³ Verkehrssicherheit von Elektrofahrrädern, Unfallforschung der Versicherer, S. 14

⁴ Eigene Berechnung, basierend auf Werten von Destatis, Verkehrsunfälle, Fachserie 8 Reihe 7, Jan.-Dez. 2018

Getöteten lag der Anteil sogar bei circa 20 Prozent.⁴ Allerdings muss in diesem Zusammenhang auch erwähnt werden, dass Pedelecs in der Regel häufiger genutzt werden sowie tendenziell höhere Fahrleistungen aufweisen und somit grundsätzlich einer höheren Exposition unterliegen.

Tipps zur sicheren Fahrt

Wie kommt es zu der hohen Anzahl von Unfällen? Unfallauffällig sind besonders Kreuzungsbereiche in Ortschaften. Zudem haben Pedelecfahrende auch mehr Fahrunfälle, mehrheitlich Alleinunfälle. Eine oft unangepasste Geschwindigkeit für die jeweilige Situation und ein Kontrollverlust über das eigene Zweirad sind somit ein Teil der Antwort.

Ist sicheres Fahren mit dem Pedelec überhaupt möglich? Ja, wenn wichtige Sicherheitsaspekte beachtet werden. Besonders beim Abbiegen und Kreuzen kommt es auf eine angepasste Geschwindigkeit an.

Der unterstützende Motor und die Bremsen werden oft als besonders wirkungsvoll erlebt. Insofern ist zu

empfehlen, sich vor der ersten Fahrt mit dem Fahrverhalten vertraut zu machen und sein eigenes Fahrgeschick dauerhaft zu trainieren. Auch ein richtig sitzender Helm sowie reflektierende Kleidung sind beim Pedelecfahren dringend anzuraten.

Der DVR hat 2018 einen umfassenden Beschluss zum Radverkehr getroffen und setzt sich verstärkt dafür ein, das Fahrrad- und Pedelec-Mobilität sicher gestaltet werden. Ein Beispiel dafür ist das Seminar beziehungsweise Training „Sicherheit für den Radverkehr“, das sich an Unternehmen und öffentliche Einrichtungen wendet. Speziell für ältere Menschen hat der DVR einen Radverkehrsbaustein für sein Zielgruppenprogramm „Sicher mobil“ entwickelt. Zudem wurde jüngst ein vierminütiger Erklärfilm veröffentlicht, der die wichtigsten Aspekte zum Pedelec zusammenfasst.

Diese Angebote und weiterführende Informationen unter: www.dvr.de/fahrrad

Der Autor ist Referent für Fahrrad- und Pedelec-Mobilität beim DVR.

rbergen@dvr.de

Häufiges Unfallrisiko: Müdigkeit am Steuer

DVR veröffentlicht neue Umfrageergebnisse zur besonderen Gefahr auf dem Arbeitsweg

Von Anna-Sophie Börries

Der Sekundenschlaf tritt während der Fahrt oft ganz plötzlich auf. Wenn einem hinter dem Steuer die Augen zufallen, dann verpasst man nicht nur schnell einen Teil der Strecke, sondern vielleicht sogar den Rest seines Lebens. Erste Müdigkeitssignale sollten daher ernst genommen werden. Eine YouGov-Umfrage (2018) im Auftrag des DVR im Rahmen der Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf!“ von mehr als 850 Personen, die mit dem Pkw zur Arbeit fahren, zeigt: Pendelnde Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind teilweise müde und erschöpft unterwegs.

Pendeln erhöht die Einschlafneigung

Die Umfrageergebnisse machen deutlich, dass knapp die Hälfte sich mindestens hin und wieder anstrengen muss, um während der Fahrt wach zu bleiben. 21 Prozent fühlen sich auf dem Weg nach Hause müder und erschöpfter als auf dem Weg zur Arbeit. Fahrten auf der täglich gleichen Strecke und während größerer Leistungstiefs (am späten Nachmittag) gehen allerdings mit einer erhöhten Einschlafneigung und damit einem erhöhten Unfallrisiko einher.

Berücksichtigung des eigenen Schlaftyps wichtig

Pendelnde sollten sich daher ihrer Verantwortung bewusst sein und für gesunden Schlaf sorgen und das ureigene Schlafbedürfnis berücksichtigen. Wer wie die „Lerche“ abends früh müde wird und morgens zeitig startet, sollte

vor allem nach der Arbeit vorsichtig sein und vor Fahrtbeginn lieber kurz frische Luft schnappen. Wer wie die „Eule“ abends lange wach ist, sollte morgens mehr Zeit zum Wachwerden einplanen und vor allem auf dem Weg zur Arbeit umsichtig sein.

Unterstützung durch die Arbeitgeber gefragt

Die Umfrageergebnisse zeigen, dass sich die befragten pendelnden Personen von ihrem Arbeitgeber mehr Rücksicht auf ihr Pendeln wünschen: 33 Prozent fänden flexiblere Arbeitszeiten hilfreich, um auch einmal später anfangen oder früher gehen zu können; 31 Prozent wünschen sich, auch von zu Hause aus arbeiten zu können, und 17 Prozent würden sich gerne zwischendurch am Arbeitsplatz ausruhen und zur Erholung kurz schlafen.

Schließlich trägt gesunder Schlaf zur geistigen und körperlichen Regeneration bei und fördert neben der Gesundheit und Zufriedenheit auch die Konzentration und folglich Sicherheit der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Wer unterwegs Müdigkeit verspürt, sollte selbst kurz vor dem Ziel lieber noch eine Pause einlegen und nicht glauben, seine Leistungsfähigkeit durch zum Beispiel koffeinhaltige Getränke oder ein geöffnetes Fenster verlängern zu können.

Weitere Informationen unter: <http://www.dvr.de/vorsicht-sekundenschlaf>

Die Autorin ist Referentin in der Öffentlichkeitsarbeit beim DVR.
asboerries@dvr.de



Gähmend auf dem Weg zum Arbeitsplatz: Besonders Berufspendlerinnen und -pendler sind teilweise müde unterwegs. Foto: DVR

Unterschied zwischen Lerche und Eule

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 dem Nachmittag ihre beste Leistung. Wer wissen möchte, welcher Schlaftyp er ist und was es bei der Planung der Autofahrten zu beachten gilt, kann auf der Webseite des Automobil-Clubs Verkehr (ACV) unter www.acv.de/quiz einen Test machen.

Geschwindigkeit nach wie vor Killer Nummer eins

ETSC veröffentlicht neuen PIN Flash



Nach Angaben des ETSC könnten in der EU pro Jahr 2.100 Menschenleben gerettet werden, wenn die Durchschnittsgeschwindigkeiten um einen km/h reduziert würden. Foto: Pixabay

EUROPA

Von Jacqueline Lacroix

Auf anschauliche Weise veröffentlicht der Europäische Verkehrssicherheitsrat (ETSC) zweimal im Jahr einen sogenannten „PIN (Performance Index) Flash“. In diesen Untersuchungen werden unterschiedliche Verkehrssicherheitsbereiche analysiert und international verglichen. Aktuell ist PIN Flash Nummer 36 „Reducing speeding in Europe“, der die EU-Mitgliedstaaten sowie Norwegen, die Schweiz, Serbien und Israel in ihren Bemühungen untersucht hat, überhöhte und nicht angepasste Geschwindigkeit zu erfassen und als Unfallursache zu bekämpfen. Laut ETSC könnten EU-weit jährlich 2.100 Menschenleben gerettet werden, wenn die Durchschnittsgeschwindigkeiten innerorts, außerorts und auf Autobahnen um einen km/h reduziert würden.

Geschwindigkeitsdaten variieren

Während der Zusammenhang zwischen

Geschwindigkeit und Gefahr einer Straßenkollision weitgehend erforscht ist, ist der Zusammenhang zwischen der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung und dem Kollisionsereignis weniger bekannt. Die Verfahren zur Erfassung von Geschwindigkeitsdaten variieren immer noch erheblich zwischen den Ländern. Es werden Geschwindigkeiten für verschiedene Fahrzeugtypen (zum Beispiel den gesamten Verkehr, nur Pkw und Transporter) verwendet, unterschiedliche Stichprobengrößen und Kriterien angewendet, um Messorte und geeignete Verkehrsbedingungen zu ermitteln. Aus diesem Grund ist es schwierig, Ländervergleiche hinsichtlich der Durchschnittsgeschwindigkeiten und der unterschiedlichen Tempolimits anzustellen. Im PIN Flash werden Änderungen der mittleren Geschwindigkeiten und des Anteils der beobachteten Fahrzeuggeschwindigkeiten, die über der jeweils vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit liegen, auf Stadtstraßen, Landstraßen und Autobahnen dargestellt.

Österreich, Dänemark, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Irland, Israel und Norwegen haben bereits eine lange Tradition hinsichtlich landesweiter jährlicher Geschwindigkeitsmessungen im freien Verkehr. Frankreich misst seit 2001 das ganze Jahr über die Geschwindigkeiten und veröffentlicht die Ergebnisse in einer „Beobachtungsstelle“. Einige andere Länder, wie zum Beispiel Serbien, messen erst seit kurzem auf der Basis der Empfehlungen des EU-Projektes SafetyNet die Geschwindigkeiten.

Massive Überschreitungen

Innerorts, dort sind 37 Prozent aller getöteten Unfallopfer zu beklagen, lagen die gemessenen Geschwindigkeiten der Fahrzeuge zwischen 35 und 75 Prozent über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Außerorts, dort werden 55 Prozent aller Verkehrstoten in der EU gezählt, lagen sie zwischen neun und 63 Prozent über der Höchstgeschwindigkeit. Rund acht Prozent aller Verkehrstoten in der EU starben aufgrund von Kollisionen auf der Autobahn, wo der Wert der Überschreitungen zwischen 23 und 59 Prozent lag.

Die Überschreitung der Geschwindigkeitsbegrenzungen bei Lkw, die mit einem Tempomat ausgerüstet sein müssen, ist besonders auffällig: In Schweden beispielsweise halten sich 87 Prozent der Lkw-Fahrenden nicht an die Begrenzung auf der Autobahn, auf den Landstraßen sind es 67 Prozent. Auch Motorradfahrende halten sich dort nicht an die Tempolimits: 66 Prozent fahren auf Landstraßen schneller als erlaubt.

Senkung von Tempolimits

Frankreich hat im letzten Jahr die Geschwindigkeitsbegrenzung auf schmalen Landstraßen von 90 auf 80 km/h gesenkt. Eine erste Analyse des Forschungsinstituts Cerema ergab, dass sich seit der Einführung der Maßnahme im Juli letzten Jahres bis Ende

Dezember 116 weniger Straßenverkehrsunfälle auf diesen Landstraßen ereigneten als im Durchschnitt der Jahre 2013 bis 2017. In Spanien ist vorgesehen, die Tempolimits auf Landstraßen von 100 auf 90 km/h zu senken, während in Flandern im nördlichen Belgien die Limits bereits 2017 von 90 auf 70 km/h gesenkt wurden.

EU-weit scheint es jedoch auf der Basis der Recherche des ETSC zu einer Zunahme der Geschwindigkeitsverstöße gekommen zu sein, dies ist

möglicherweise darauf zurückzuführen, dass in einigen Ländern mehr feste Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen aufgestellt wurden. Mutwillig zerstört wurden in den letzten Monaten rund 60 Prozent der fest installierten Kameras in Frankreich.

Weitere Informationen unter:
www.etsc.eu/pinflash36

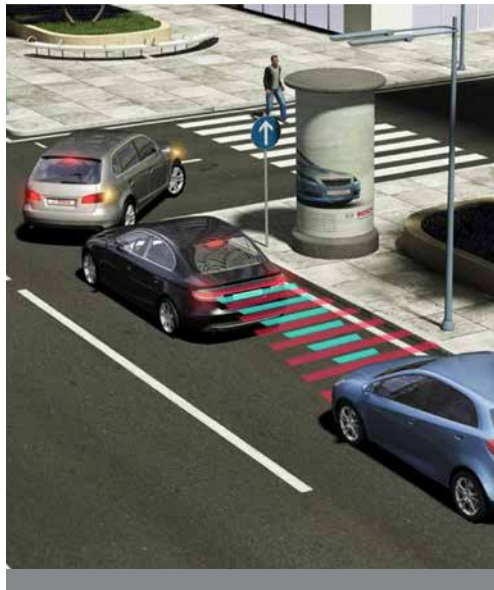
Die Autorin ist Leiterin der Referate Europa und Verkehrsmedizin beim DVR.
jlacroix@dvr.de



Plakative Darstellung des Unfallvermeidungspotenzials Grafik: ETSC

Menschen im automatisierten Straßenverkehr: Bedarf und Akzeptanz neuer Mobilität

Forschungsprojekt der Katholischen Universität Eichstätt-Ingolstadt



Lernen am virtuellen Modell Foto: Bosch

Die gesellschaftliche Akzeptanz von automatisierten Fahrzeugen ist einer der zentralen Aspekte des Forschungsprojekts „SAVE – Funktions- und Verkehrssicherheit im Automatisierten und Vernetzten Fahren“, an dem die Lehrstühle für Dienstleistungsmanagement und Allgemeine Psychologie der Katholischen Universität Eichstätt-Ingolstadt (KU) beteiligt sind.

Virtual-Reality-Anwendungen

Anhand digitalisierter Streckenabschnitte aus dem Ingolstädter Stadtgebiet wollen die technischen Partner von SAVE das vielschichtige urbane Umfeld abbilden, um im virtuellen Modell automatisierte Fahrfunktionen erproben und weiterentwickeln zu können. Darin sollen auch Interaktionen zwischen dem motorisierten Verkehr und Fußgängerinnen und Fußgängern einfließen. „Beispielsweise braucht es durch den Wegfall des Sichtkontakts zu einem Fahrer andere Konzepte für die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern, die Sicherheit geben, dass man die

Straße unbeschadet überqueren kann“, erläutert Psychologie-Professor Marco Steinhauser. Im Lauf des Projektes sollen Verkehrsteilnehmende daher mit Hilfe von Virtual-Reality-Anwendungen selbst die Möglichkeit erhalten, sich auch aus Perspektive eines Fußgängers oder einer Fußgängerin im virtuellen Straßenbild Ingolstadts zu bewegen.

Automatisiertes Fahren im Simulator

Darüber hinaus soll auch die Akzeptanz von Nutzerinnen und Nutzern automatisierter Fahrzeuge im Simulator untersucht werden: Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen dabei erfahren können, wie es sich anfühlt, wenn das Auto eigenständig bremst und beschleunigt, die Spur wechselt oder im dichten Stadtverkehr von allein sein Ziel sucht.

In solche Simulationen sollen auch laufend die Erkenntnisse aus Interviews und moderierten Gruppendiskussionen, die sich auf die Analyse des Mobilitätsbedarfs und die generelle Haltung von Verkehrsteilnehmenden konzentrieren, einfließen. So wurde mit Seniorinnen und Senioren thematisiert, welchen Beitrag automatisiertes Fahren für den Alltag leisten könnte. Als großer Vorteil wurde unter anderem genannt, dass mit automatisierten Fahrzeugen auch ältere Menschen länger mobil bleiben können.

Zu den weiteren Projektpartnern von SAVE gehört neben verschiedenen Ingenieurdienstleistern auch die Stadt Ingolstadt, die Leitung des Gesamtprojektes obliegt der AUDI AG. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fördert das Konsortium über zwei Jahre mit rund vier Millionen Euro, davon knapp 310.000 Euro für das Teilprojekt „Gesellschaftliche Aspekte“, an dem neben der KU auch die Technische Hochschule Ingolstadt beteiligt ist.

Lebensstil und Unfallrisiko älterer Menschen



Ein aktiver Lebensstil erhöht das Unfallrisiko älterer Menschen.
Foto: DVR

Eine neue Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zeigt: Lebensstil und Unfallgefährdung älterer Autofahrender hängen zusammen. Das Unfallrisiko von Seniorinnen und Senioren erhöht sich bei einem aktiven Lebensstil, der mit dem Wunsch nach Abwechslung verbunden ist. Das Auto und die damit verbundene Flexibilität sowie die Freude am Fahren haben für diese Personen eine große Bedeutung.

Grundlage war eine repräsentative Befragung von 2.066 Personen im

Alter ab 55 Jahren. Der Lebensstil von Seniorinnen und Senioren wurde über deren bevorzugte Freizeitaktivitäten, Filmvorlieben, Wohnungseinrichtung sowie persönliche Werthaltungen definiert. Die Analyse ergab sechs Lebensstilgruppen: den Anregungen suchenden Typ (13 Prozent), antisozialen Typ (19,5 Prozent), sozial engagierten Typ (12 Prozent), kritischen Typ (14,5 Prozent), häuslichen Typ I (19 Prozent) und den häuslichen Typ II (22 Prozent).

Der Anteil der Unfallbeteiligten (sieben Prozent) ist bei den Seniorinnen und Senioren am niedrigsten, die nicht zu den körperlich Fittesten gehören und die über wenige finanzielle Ressourcen verfügen (häuslicher Typ I und II). Sie nehmen am stärksten ihre körperlichen und geistigen Veränderungen wahr und passen ihre Entscheidungen, Einstellungen und Verhaltensweisen zum Autofahren an.

Umgekehrt sind die gesunden, aktiven und nach Anregungen suchenden Älteren einem höheren Unfallrisiko ausgesetzt (14 Prozent). Sie haben ein stärker ausgeprägtes Risikoverhalten, eine deutlich positivere Kompetenzeinschätzung und eine stärkere Bindung ans Auto. Außerdem fahren sie mehr Kilometer im Jahr als andere Gruppen (Anregungen suchender Typ und antisozialer Typ).

Bei der Entwicklung und Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen für ältere Autofahrende müssen diese Erkenntnisse laut der BASt berücksichtigt werden. Der Fokus sollte nicht ausschließlich auf alters- oder krankheitsbedingte Leistungseinbußen gerichtet sein, sondern auch auf diejenigen Merkmale, die für Seniorinnen und Senioren mit einem aktiven Lebensstil charakteristisch sind.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report
Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 1/2019, 49. 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
Lizenziert durch ZDF Enterprises GmbH
©ZDF (2019)

Konzeption und Gestaltung:
VKM · Verkehrssicherheit
Konzept & Media GmbH
Auguststraße 29
53229 Bonn

Druck:
Druckerei Flock
50858 Köln
ISSN: 0940-9025

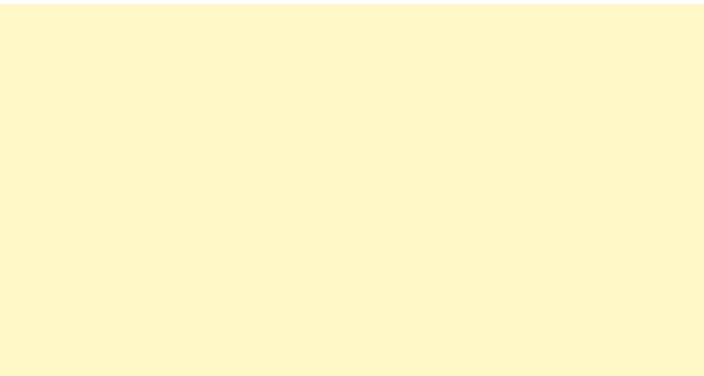
Der „DVR-report“ wird von den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern und dem DVR finanziert.

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 42172-27
Per E-Mail: maier@vkm-dvr.de

G 3169 F

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



Zeig Respekt. Fahr aufmerksam!



Gefördert durch:
Bundesministerium
für digitale Infrastruktur
aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Deutscher
Verkehrssicherheitsrat