

# DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 2/2009



**Chronik**  
1969 bis 2009



**Erinnern Sie**  
sich noch?



INTERVIEW  
**Siegfried Werber**

**40 Jahre DVR**

**Jubiläumsausgabe**

# VISION ZERO.

## KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

Der Schutz und die Unversehrtheit des menschlichen Lebens steht heute wie vor 40 Jahren im Vordergrund der Verkehrssicherheitsarbeit des DVR. Bei der Ansprache der Verkehrsteilnehmer stellt der DVR nach wie vor den Partnerschaftsgedanken und die Stärkung der Eigenverantwortung in den Mittelpunkt. Seit Oktober 2007 legt der DVR seiner Verkehrssicherheitsarbeit die Sicherheitsphilosophie Vision Zero zugrunde.

Dieser Ansatz soll nunmehr auch in der konkreten Verkehrssicherheitspolitik umgesetzt werden. Kern der Philosophie ist ein sicheres Verkehrssystem und die Einsicht, dass der Mensch als Teil dieses Systems nicht fehlerfrei agiert. Ziel von Vision Zero ist es, die Mobilität lebenswert zu sichern und unfallfrei zu gestalten und dadurch das Sicherheitsbedürfnis der Menschen zu befriedigen.

Vision Zero als politisches Programm setzt Prioritäten: Die Unversehrtheit des Menschen muss bei der Abwägung von unterschiedlichen Werten oder Zielen an erster Stelle stehen. Bei der Gestaltung unserer Mobilität und unseres Verkehrssystems muss diese Tatsache immer mit beachtet werden, damit Fehler keine fatalen Folgen haben.

Künftig wird es darum gehen, noch stärker auf Maßnahmen zu setzen, die gezielt auf die Brennpunkte im Verkehrsgeschehen ausgerichtet sind. Diese Maßnahmen sind häufig komplex und bedeuten eine verstärkte Verantwortungsübernahme derer, die für die Ausgestaltung des Systems Straßenverkehr zuständig sind. Dazu gehören Automobilhersteller, Transportunternehmen, Politik und Behörden.

Mit der Vision Zero-Strategie verfolgt der DVR das Ziel, Abhilfemaßnahmen zu den häufigsten Unfallursachen zu

erarbeiten. Zum Beispiel liegt dem DVR die Entwicklung und Verbreitung sicherheitsrelevanter technischer Einrichtungen am Fahrzeug sehr am Herzen. Auch die sichere Gestaltung von Straßen ist ein wichtiges Arbeitsfeld. Die vom DVR unterstützten Unfallkommissionen und das Sicherheitsaudit für Straßen tragen hierzu ganz wesentlich bei.

Der einzelne Verkehrsteilnehmer ist dabei nicht aus der Verantwortung entlassen. Jeder Einzelne muss sich bewusst sein über die Risiken, die er durch sein Handeln für sich und andere erzeugt. Es ist erforderlich, die öffentliche Meinung noch intensiver zu beeinflussen. Die Gesellschaft muss sich das Ziel setzen, Verkehrsoffer nicht hinzunehmen.

### Vision Zero geht von klaren Grundlagen aus:

**Das Leben ist nicht verhandelbar.** Kein anderes Gut kann so wichtig sein, dass es dagegen aufgerechnet werden kann.

**Der Mensch ist fehlbar.** Es gibt keine fehlerfreien Menschen und kein fehlerfreies Handeln.

**Die tolerierbaren Grenzen liegen in der physischen Belastbarkeit des Menschen.** Schädigende Ereignisse müssen entweder ausgeschlossen oder so weit reduziert werden, dass sie die menschliche Belastungsgrenze nicht übersteigen.

**Die Menschen haben ein Recht auf ein sicheres Verkehrssystem.** Die Bürger allein können kein sicheres Verkehrssystem schaffen. Es ist Aufgabe der Behörden und der Unternehmen, sich an dieser Aufgabe zu beteiligen bzw. diese zu gestalten.

### Impressum



Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat e.V.

#### DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit  
Nr. 2/2009, 39. Jahrgang  
„DVR-report“ erscheint viermal im Jahr

#### Herausgeber:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.  
(DVR), Beueler Bahnhofplatz 16,  
53225 Bonn  
Telefon: 02 28/4 00 01-0  
Telefax: 02 28/4 00 01-67  
www.dvr.de

#### Verantwortlich für den Inhalt:

Christian Kellner,  
Hauptgeschäftsführer

#### Chefredakteur:

Sven Rademacher

#### Titelfotos:

GWM, DVR

#### Konzeption und Gestaltung:

GWM · Gesellschaft für Weiterbildung  
und Medienkonzeption mbH,  
Obere Wilhelmstraße 30  
53225 Bonn

#### Druck:

Moeker Merkur Druck GmbH, Köln  
ISSN: 0940-9025

**Der „DVR-report“ ist jeweils zu einem Drittel vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 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. Dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat gehören an: das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die gewerblichen Berufsgenossenschaften, Unfallkassen, Automobilclubs, die Deutsche Verkehrswacht, Länderministerien, Gewerkschaften, Arbeitgeberorganisationen, Kirchen, Versicherungen, Wirtschaftsunternehmen, Verbände und zahlreiche sonstige Institutionen. 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.

Diese Ausgabe des DVR-reports steht ganz im Zeichen des 40-jährigen Bestehens des DVR. Im Jubiläumsjahr hat es auch einen Wechsel an der Spitze des DVR gegeben. Am 1. Juli durfte ich Professor Manfred Bandmann als Präsident ablösen, der elf Jahre erfolgreich die Geschicke des DVR leitete und sich in dieser Zeit große Verdienste um die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf unseren Straßen erworben hat. Er hat den DVR fit gemacht für die Herausforderungen der Zukunft und hinterlässt mir ein gut bestelltes Feld. So hat Professor Bandmann in seiner Präsidentschaft die Sicherheitsphilosophie Vision Zero zur Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit unter dem Dach des DVR gemacht. Eine mutige und vorbildliche Entscheidung, die den DVR im internationalen verkehrspolitischen Diskurs weit vorne hält.

Diesen Kurs werde ich gemeinsam mit dem Vorstand konsequent und kontinuierlich fortsetzen. Der DVR wird selbstbewusst und deutlich Position beziehen und diese energisch im politischen Raum vertreten. Im Sinne der Verkehrssicherheit darf und muss der DVR parteiisch sein: Er muss sich als Lobby für die Verbesserung der Sicherheit auf unseren Straßen verstehen. Dafür braucht der DVR finanzielle Planungssicherheit. Verkehrssicherheit darf kein Spielball im jährlichen Verteilungskampf der öffentlichen Haushalte sein.

Neben der zielgruppenspezifischen Verkehrssicherheitsarbeit des DVR bleibt eine wichtige Daueraufgabe, unsere Themen und Inhalte immer wieder in der Öffentlichkeit zu positionieren und nach Verbündeten

zu suchen. Dabei gibt es starke Überschneidungen zu anderen Politikbereichen wie der Bildungs-, Sozial- und Gesundheitspolitik. Hier möchte ich die Kooperationen verstärken – nicht nur national, sondern auch international. Mobilität macht schon lange nicht mehr an Landesgrenzen Halt. Sicherheitskonzepte können nur funktionieren, wenn sie grenzüberschreitend umgesetzt werden. Das hat besondere Bedeutung für Deutschland als Transitland Nummer eins. Deshalb werde ich gerade mit unseren direkten Nachbarländern den strategischen Schulterschluss suchen.

Mit Blick auf eine sichere Mobilität liegen große Herausforderungen vor uns. Ich bin fest davon überzeugt, der DVR ist – gemeinsam mit seinen Mitgliedern, Partnern und weiteren Mitstreitern – gut für die Zukunft aufgestellt.



*W. Eichendorf*  
**Dr. Walter Eichendorf**

Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates

**INHALT**

VISION ZERO	2
DER START	4
VERNETZTE VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT	5
INTERVIEW	6
HALLO PARTNER - DANKE SCHOEN	9
CHRONIK	11
ERINNERN SIE SICH NOCH?	13
DVR: 40 JAHRE SICHERHEIT IM VERKEHR	16
BETRIEBLICHE VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT	18
VON DER SCHNELLEN ZUR FEHLERVERZEIHENDEN STRASSE	20
DVR-PROGRAMME	22

1969 - 2009  
**40** Jahre  
**Sicherheit im Verkehr**  
 Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.

# Der Start – Gedanken der Gründer

„Auf die Lächerlichkeit des Prestigedenkens im Straßenverkehr ist immer wieder hinzuweisen.“

aus dem Gründungsmanifest

In den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts traten die Schattenseiten der rasch zunehmenden Motorisierung ins Bewusstsein der Menschen. In dem Maß, wie die Zahl der Personenkraftwagen zunahm, ohne dass der Ausbau des Straßenwesens damit Schritt halten konnte, stieg das Gefahrenpotenzial des Autoverkehrs. Zwischen 1960 und 1970 verdoppelte sich der Pkw-Bestand auf Deutschlands Straßen auf 14 Millionen, die Zahl der Unfallopfer wuchs beständig und erreichte 1970 mit rund 21.300 Getöteten einen Höchststand. Die Entwicklung der Unfallstatistik alarmierte Politik und Bevölkerung. Die Öffentlichkeit war nicht mehr gewillt, die Opfer des Straßenverkehrs tatenlos hinzunehmen.

Bereits 1958 war das Kuratorium „Wir und die Straße“ gegründet worden. In ihm arbeiteten die wichtigsten privaten Verbände und Organisationen der Kraftverkehrswirtschaft zusammen. Der Staat und die mit dem Verkehr befassten Institutionen aus Politik, Wirtschaft und Kultur erkannten die Notwendigkeit, mit vereinten Kräften Maßnahmen zur Hebung der Sicherheit auf den Straßen zu ergreifen. Aus dem Kuratorium "Wir und die Straße" entstand nun mit weiteren Partnern eine neue Organisation. Unter maßgeblicher Beteiligung des Bundesverkehrsministeriums wurde am 26. Juni 1969 der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. gegründet. Bei seiner Gründung hatte der DVR 93 Mitglieder.



## Das Gründungsmanifest

Die Grundposition des DVR wurde in den so genannten „Gedanken der Gründer“ festgehalten. Der DVR sah es als seine Aufgabe an, Resignation und Skepsis zu überwinden, Kontraststellungen abzubauen und Vertrauen zu schaffen. Die programmatische Grundlage, die damals formuliert wurde, besitzt heute noch Gültigkeit:

### „Die Verkehrsteilnehmer sollen überzeugt werden, dass

- die bisherigen Maßnahmen nicht ausreichen und etwas Neues geschehen muss,
- im DVR erstmals die Bemühungen aller beteiligten Organisationen zusammengefasst und auf einheitliche Ziele gelenkt werden,
- die neue Aufgabe umfassend, koordinierend, systematisch, dynamisch und mit den modernsten Methoden in Angriff genommen wird,
- sie nicht als passive Objekte, sondern als aktiv Mitwirkende angesprochen werden, deren selbstständige Initiative, mitdenkendes Engagement und mitverantwortliche Beteiligung erwünscht sind und gebraucht werden,

- der Staat bereit ist, zu helfen und im DVR die Plattform für Gespräche unter Gleichberechtigten zu sehen.“

**Verkehrserziehung und -aufklärung** sollte sich von nun an nicht nur auf Kindergärten, Schulen und Fortbildung beschränken, sondern alle Bevölkerungsgruppen umfassen. Sie sollte gezielter und konkreter als bisher ansetzen. Ziel war es, Sicherheit als einen positiven, sympathischen Wert herauszustellen. Rücksichtsloses, aggressives Verhalten sollte als mit dem guten Benehmen unvereinbar gekennzeichnet werden: „Auf die Lächerlichkeit des Prestigedenkens im Straßenverkehr ist immer wieder hinzuweisen“, heißt es im Manifest. Bei den Methoden einigte man sich darauf, erfolgreiche Verfahren der modernen Werbepsychologie ebenso einzusetzen wie alle modernen Massenmedien.

Im Bereich **Verkehrstechnik** wurde unter anderem genannt, die systematische Erfassung aller Gefahrenstellen mit sich wiederholenden gleichartigen Unfällen und deren Entschärfung durch bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen voranzutreiben.

Im Hinblick auf die **Gesetzgebung, Rechtsprechung und Verkehrsaufsicht** sollte sich der DVR für ein verständliches, nicht perfektionistisches Recht einsetzen, das auf den modernen Verkehr abgestellt ist. Die Sachdienlichkeit und Zweckmäßigkeit der Vorschriften müssten für den gutwilligen Verkehrsteilnehmer nachvollziehbar sein.

„Wir haben keine Veranlassung, in Fatalismus zu verfallen und das Unheil im modernen Gewand der Motorisierung als Preis des Fortschritts zu akzeptieren.“

Bundesverkehrsminister Georg Leber 1969 in seiner Ansprache zur Gründung des DVR

# Vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit

Die Gründer des DVR haben sich mit der 1969 verabschiedeten Satzung ein anspruchsvolles Ziel gesteckt: Zweck des Vereins ist die „Förderung und Verstärkung aller Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen“. Als wenn dies nicht schon genug gewesen wäre, wurde im gleichen Satz auch noch festgelegt, wie das zu geschehen habe: Nämlich „in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden sowie allen an dieser Zielsetzung interessierten Vereinigungen, Organisationen und sonstigen Stellen“ (Satzung des DVR, Paragraph 2).

Damit ist klar: Die Verkehrssicherheitsarbeit, die sich der DVR auf die Fahnen geschrieben hat, kann nur in Verbindung mit anderen Institutionen und Organisationen betrieben werden. Sie ist nur denkbar als Netzwerk. Dieses Netzwerk zu knüpfen, zu erweitern und aufrechtzuerhalten ist eine wichtige, zentrale Aufgabe des DVR. Er bringt Mitglieder, Partner und Behörden zusammen „an einen Tisch“. Der Sachverstand und das Engagement der Beteiligten werden so gebündelt. Dies verleiht den Bemühungen der Einzelnen neue Impulse und mehr Durchschlagskraft. Die gemeinsam erarbeiteten Ideen und Programme werden von den Mitgliedern umgesetzt und wirken in die Breite.

Gemessen an der Zahl seiner Mitglieder ist der DVR ein kleiner Verein. Bedenkt man aber, was die Mitglieder repräsentieren, sieht das Bild schon ganz anders aus: Behörden und Fachministerien stehen als Teil der Exekutive für staatliches Handeln. Automobilindustrie, Versicherungsverbände und Prüforganisationen vertreten ganze Branchen. Die Gesetzliche Unfallversicherung umfasst alle gewerblichen Arbeitnehmer, Schüler und Studenten. Die Fahrlehrerverbände, die Verkehrswachten, die Automobilclubs und weitere auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit tätigen Organisationen bringen ihr Know-how in der Verkehrserziehung

mit ein. Ganz Deutschland ist im DVR – fast könnte es man es so sagen.

In den vierzig Jahren seines Bestehens hat der DVR eine konzertierte Aktion für die Verkehrssicherheit auf den Weg gebracht – auch dank seiner Mitglieder, die sich dabei in engagierter Weise einbringen. Der DVR kann und darf das Engagement seiner Mitglieder in Sachen Verkehrssicherheit nicht ersetzen. Vielmehr muss er durch sein Wirken darauf hinarbeiten, dass aus den Bemühungen der Einzelnen gemeinsames, sinnvolles und wirksames Handeln entsteht. Das ist ihm in den vier Jahrzehnten seiner Tätigkeit in vielen Bereichen überzeugend gelungen.

Seitdem der DVR Vision Zero zur Grundlage seiner Verkehrssicherheitsarbeit gemacht hat, ist sein Augenmerk darauf gerichtet, diese Vision mit Leben zu füllen. Große Potenziale liegen gerade im Bereich der Straßenverkehrstechnik und auch in der Fahrzeugtechnik. Hier wird sich der DVR künftig verstärkt einbringen.

Das Netz, das der DVR geknüpft hat, bildet auch hierfür eine geeignete Basis. Die Zusammenarbeit mit den Fachministerien des Bundes ist in langjähriger Zusammenarbeit erprobt. Dass es gelungen ist, bei verschiedenen Projekten auch die Bundesländer mit einzubeziehen, ist ein gutes Zeichen. Der Zusammenschluss der Berufsgenossenschaften und der Unfallkassen, der in den vergangenen Jahren vollzogen wurde, bietet die Chance, noch enger zusammenzuarbeiten und künftig auch die Schüler und Studenten stärker in den Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit zu rücken.

Je mehr Europa zusammenwächst, desto mehr muss der DVR künftig auf internationaler Ebene in Erscheinung treten. Sein Engagement als Gründungsmitglied des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ist hierfür eine gute Grundlage. In ein europäisches Netzwerk der Verkehrssicherheit wird sich der DVR auch weiterhin nach Kräften einbringen.





FOTO > GWM

## „Das war eine bundesweite Pionieraufgabe“

Dipl.-Ing. Siegfried Werber

**Siegfried Werber war von 1971 bis 2004 Abteilungsleiter, Geschäftsführer und Hauptgeschäftsführer des Deutschen Verkehrssicherheitsrates.**

**DVR-report:** Können Sie sich noch an Ihr Bewerbungsgespräch beim DVR und die ersten Tage in der Geschäftsstelle erinnern? Wie war das damals?

**Werber:** Ich denke heute noch mit Freude an das Ende des Jahres 1970 zurück, als Heinrich Wuhler, der damalige Abteilungsleiter für Verkehrssicherheit des ADAC mich fragte, ob ich Interesse hätte, eine bundesweite Pionieraufgabe zu übernehmen. Damals war ich als ausgebildeter Ingenieur bei den Saarbergwerken AG in einem Großkraftwerk beschäftigt und dort als Sicherheitsingenieur unter anderem verantwortlich für die Anlagen im Kraftwerk, aber auch

für die Sicherheit auf dem Wege von und zur Arbeit. Es kam zu einem Gespräch mit dem Direktor der Berufsgenossenschaft Feinmechanik und Elektrotechnik Herrn Dr. Hermann Pültz, dem damaligen Präsidenten des DVR. Ich habe diesen ersten Härtetest wohl bestanden und bin mit einer Zusage nach Hause gefahren. Ich begann in der Geschäftsstelle des DVR am 1. Juni 1971 und übernahm als Referatsleiter den Bereich „Verkehrserziehung und -aufklärung“. Ich fand es faszinierend, einer in Europa einmaligen Organisation als einer der ersten Mitarbeiter angehören zu dürfen. Der DVR wurde in einer Zeit gegründet, als trotz aller Bemühungen der damals bestehenden Verkehrssicherheitsorganisationen und des Staates die Zahl der Unfälle, der Verletzten und der Getöteten ständig anstieg.

**DVR-report:** Wer hatte die Idee zu „Hallo Partner – danke schön“? Wie wurde die Kampagne in Deutschland aufgenommen?

**Werber:** In der Methodenfrage hat der DVR sich von Beginn an sehr bewusst von der weit verbreiteten Haltung abgesetzt, dass die bloße Kenntnis der Straßenverkehrsordnung und deren Überwachung ausreichen, um die Sicherheit auf unseren Straßen zu gewährleisten. Es war immer ein Anliegen des DVR, den Einzelnen in die Verantwortung zu nehmen, von ihm Mitverantwortung und Mitdenken zu verlangen, ihm zu verdeutlichen, dass es um seine eigene Sicherheit geht. Alle diese Überlegungen wurden unter dem Begriff „Partnerschaft im Verkehr“ subsumiert, und eine große Partnerkampagne entstand. Basis war eine Ausschreibung, an der große Agenturen teilnahmen. Die Idee der Partnerkampagne hat

die damalige Agentur Durana Ketchum aus Frankfurt am besten entwickelt. Es hat sich gezeigt, dass mit „Hallo Partner – danke schön“ ein Ansatz gefunden wurde, der sich von früheren Kampagnen wesentlich dadurch unterschied, dass weder mit erhobenem Zeigefinger noch mit Horrorbildern für die Verkehrssicherheit geworben wurde, sondern dass die Verkehrsteilnehmer in einer Form, die Vernunft und Gefühl gleichermaßen berührte, angesprochen wurden. Die Kampagne wurde in der Presse und der Öffentlichkeit als „Klimawechsel-Kampagne“ wahrgenommen, ihr war meiner Meinung nach in ihrer fast zehnjährigen Laufzeit ein außerordentlich guter Erfolg beschieden.

**DVR-report:** An welche Programme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und seiner Mitglieder erinnern Sie sich besonders gerne?

**Werber:** An „Kind und Verkehr“ erinnere ich mich sehr gerne. In diesem ersten Zielgruppenprogramm wurde das Bewusstsein geweckt, dass es um unseren Nachwuchs geht, dass man so früh wie möglich Eltern verdeutlichen muss, wie wichtig ihr Vorbild ist und dass sie dieses Vorbild ihren Kindern im Straßenverkehr „vorleben“ müssen. Dieses Programm haben wir Ende der 70er Jahre zusammen mit der Bundesanstalt für Straßenwesen und einigen Mitgliedern entwickelt. Es wurde auch von den österreichischen Automobilclubs übernommen.

Ein zweites bahnbrechendes Programm basiert auf dem in den Jahren 1978 bis 1980 mit der Bayerischen Staatsregierung, dem Bundesminister für Verkehr und dem DVR durchgeführten „Notfallrettungsmodell Unterfranken“. Die Ergebnisse dieses Programms waren von der Geburt der Leitstellen über die koordinierte Zusammenarbeit der Rettungsorganisationen bis hin zu den Krankenhäusern ein voller Erfolg und sind wesentliche gesetzliche Bestandteile des Unfallrettungsgesetzes geworden. Ein weiteres „Lieblingsprogramm“ von hohem nachhaltigem Erfolg getragen war „Klick, erst gurten, dann starten“.



(v.l.n.r.): Siegfried Werber, Dir. Dr. Manhardt, Präsident Kristinus (beide Kuratorium für Verkehrssicherheit), Herbert Warnke (HGF des DVR) und Dr. Hermann Pültz (Präsident des DVR) 1976



(v.l.n.r.): Dr. Gerhard Schork (Präsident des DVR), Dr. Jürgen Warnke (Bundesverkehrsminister) und Siegfried Werber 1987

**DVR-report:** Was halten Sie bei der Rückschau Ihrer Tätigkeit von der Ende der 70er Jahre geborenen Idee, zusammen mit dem Bundesverkehrsministerium zielgruppenspezifische Programme zu entwickeln und umzusetzen?

**Werber:** Es war meiner Meinung nach ein Segen, dass nicht nur der Bundesminister für Verkehr den DVR gegründet hat, sondern dass mit ihm zusammen die Bundesländer an einem Strang gezogen haben. Die zielgruppenspezifischen Programme zu entwickeln und umzusetzen mit Hilfe von Bund und Ländern war absolut

wichtig. Die Ursachen für Unfälle im Straßenverkehr sind, wenn es um den Menschen geht, sehr vielfältig, sei es aufgrund der unterschiedlichen Alters und der damit zusammenhängenden entwicklungspsychologischen Besonderheiten oder aufgrund unterschiedlicher Mobilitätsbedingungen, um nur einige Aspekte zu nennen. Es war deshalb absolut notwendig, auf diese unterschiedlichen gefährdenden Bedingungen bei den einzelnen Zielgruppen mit gezielten Maßnahmen und Angeboten zu reagieren. Das haben wir im DVR gemeinsam mit unseren Mitgliedern,

denn nur dadurch ist eine optimale Breitenwirkung sicherzustellen, seit den 70er Jahren – wie ich finde mit Erfolg – gemacht. Dabei war die Zusammenarbeit mit dem Bundesverkehrsministerium nicht immer leicht, insbesondere was die inhaltliche und methodische Abstimmung betraf. Bis zu meinem Ausscheiden kann ich mich an harte Diskussionen erinnern, wenn es um die Gestaltung der Zielgruppenprogramme ging.

**DVR-report:** Wie ist das gemeinsame BG/DVR-Programm „Sicherheit auf allen Wegen“ entstanden?

**Werber:** Ein Programm, hinter dem ich mit meiner ganzen Kraft gestanden habe, ist „Sicherheit auf allen Wegen“, das in Zusammenarbeit mit den gewerblichen Berufsgenossenschaften umgesetzt wurde und wird. Auf dem Wege von und zur Arbeit verunglückten damals mehr Menschen tödlich als am Arbeitsplatz. Da eines der Hauptziele der Sicherheitsarbeit sowohl im Straßenverkehr als auch am Arbeitsplatz ist, das Sicherheitsbewusstsein der Menschen zu wecken und zu verstärken, haben wir auf unterschiedliche Art und Weise ein breit gefächertes Programm von Schulungen, Vorträgen, betrieblichen Veranstaltungen, gezielten

Maßnahmen für Zweiradfahrer, Autofahrer, für Lkw-Fahrer und Busfahrer entwickelt, das die Sicherheitsbemühungen im Betrieb unterstützt. Das Programm ist über Jahre hinweg verfeinert und vertieft worden. Der DVR wurde hier meiner Meinung nach seiner Koordinierungsfunktion voll gerecht, da viele Mitglieder in dieses Programm eingebunden werden konnten. Auch die Ergebnisse der DVR-Ausschüsse konnten in das Programm einfließen und haben so zu einem Synergieeffekt geführt, der in hohem Maße die Ziele des DVR, der Berufsgenossenschaften und anderer Mitglieder verwirklicht hat.

**DVR-report:** Wie hat sich das Verhältnis zwischen dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat und den Berufsgenossenschaften seitdem entwickelt?

**Werber:** Die Berufsgenossenschaften – heute die „Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung“ – waren von Anfang an ein bedeutender und starker Partner. Sie haben wesentlich zur Finanzierung des DVR beigetragen. Unter Zustimmung aller Mitglieder steht deshalb auch bis heute als Präsident an der Spitze des DVR ein Vertreter der Berufsgenossenschaften. Diese Tatsache und die vielen

gemeinsamen Maßnahmen, die in einem Kreis von Hauptgeschäftsführern koordiniert wurden, dem so genannten „Mannheimer Kreis“, haben zu einem hohen Vertrauen untereinander geführt.

**DVR-report:** Hat sich Ihrer Meinung nach die Idee der vernetzten Verkehrssicherheitsarbeit, koordiniert durch den Deutschen Verkehrssicherheitsrat, bewährt?

**Werber:** Die vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit unter Koordination des Deutschen Verkehrssicherheitsrates ist – und das hat die Zusammenarbeit mit der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedsländern bewiesen – eine einmalige und beispielhafte Arbeit, um die uns einige Länder beneiden. Sie hat sich in Deutschland bewährt, in der Schweiz ebenfalls nach dem gleichen Muster. Neue Mitgliedsländer wie Slowenien haben eine ähnliche Organisationsform gewählt. Während meiner Tätigkeit wurde über das Entwicklungshilfe-Ministerium die Bitte an uns herangetragen, in Uruguay und Argentinien zu helfen und dort die Voraussetzung für eine ähnliche Organisation zu schaffen.

Interview: Michael Heß

## Zur Person: Siegfried Werber

Siegfried Werber, geboren 1939, hat nach seiner Schlosserlehre als Betriebsschlosser bei den Saarbergwerken AG im Kraftwerk Weiher gearbeitet. 1958 bis 1963 besuchte er die Bergingenieurschule in Saarbrücken und absolvierte dort die Ausbildung für maschinen-technische Anlagen in Bergwerken über Tage und in Kraftwerken mit dem Abschluss als Maschineningenieur (Dipl.-Ing.). Es folgte dann noch eine Zusatzausbildung zum Sicherheitsingenieur für diese Einsatzbereiche.

Von 1965 bis 1972 war Siegfried Weber ehrenamtlich in der ADAC-Landesorganisation Saarland tätig und dort verantwortlich für Verwaltung, Personal und für besondere Verkehrssicherheitsaktivitäten.

1971 begann Siegfried Werber beim Deutschen Verkehrssicherheitsrat in Bonn und hat dort als Abteilungsleiter den Bereich „Verkehrserziehung und -aufklärung“ aufgebaut. Ab 1976 war er Geschäftsführer des DVR mit Prokura und verantwortlich für Kampagnen zur Aufklärung der Verkehrsteilnehmer und für die Entwicklung von Zielgruppenprogrammen. Von 1996 bis zum November 2004 hat er die Geschäftsstelle des DVR als Hauptgeschäftsführer geleitet.

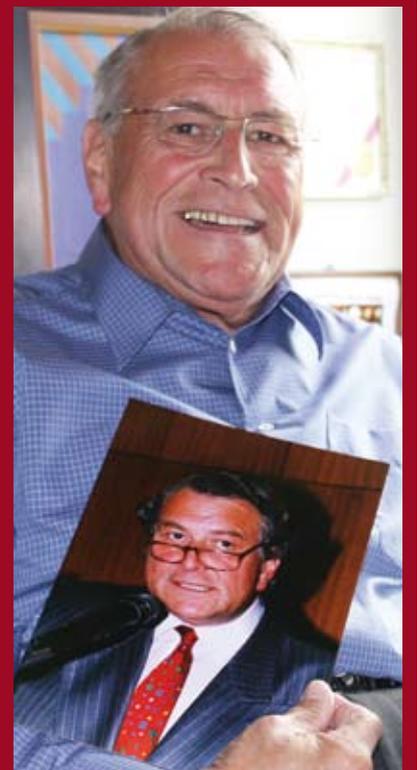


FOTO > GWM

# Hallo Partner – danke schön



Die Arbeit des neu gegründeten DVR wurde von einer wesentlichen Erkenntnis geleitet: Nicht die Technik mit ihren Unzulänglichkeiten trug die Hauptverantwortung für die negative Entwicklung des Unfallgeschehens, sondern der Mensch, der einen souveränen Umgang mit den technischen Möglichkeiten noch nicht gelernt hatte. Nach damaliger Einschätzung waren neun von zehn Unfällen im Straßenverkehr auf nicht angepasstes Verhalten der Verkehrsteilnehmer zurückzuführen. Durchgreifende Erfolge konnten also nur erreicht werden, wenn es gelang, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer nachhaltig zu beeinflussen und ein neues Klima auf den Straßen zu schaffen. In der verkehrspolitischen Diskussion Anfang der 70er Jahre meldeten sich zunehmend Stimmen, die Unfallzahlen durch schärfere Vorschriften, härtere Strafandrohung oder verstärkte Überwachung zu senken. Demgegenüber betonten die Befürworter verkehrserzieherischer Maßnahmen, dass die Mehrheit der Autofahrer für vernünftige Argumente durchaus zugänglich sei, wenn sie ihnen in angemessener Weise und unter Verzicht auf den erhobenen Zeigefinger präsentiert werden. Zu den

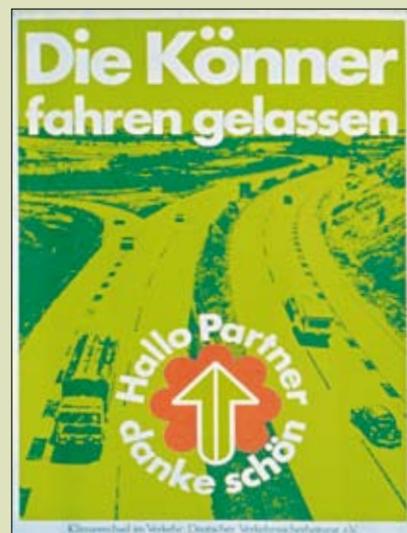
entschiedensten Vertretern der letzteren Argumentation gehörte der DVR.

1970/71 konzipierte der DVR eine erste bundesweite Kampagne, die nachhaltige Erziehungs- und Aufklärungsarbeit auf dem gesamten Feld der Verkehrssicherheit leisten sollte. „Hallo Partner – danke schön“ wurde geboren. Das primäre Ziel der Kampagne bestand darin, die Grundhaltung der Verkehrsteilnehmer in Richtung eines gesteigerten Verantwortungsbewusstseins und einer stärker partnerschaftlichen Einstellung gegenüber ihren Mitmenschen zu beeinflussen. Leitbilder wie der „Könner“, Menschen, die „mit der Zeit gehen“, sollten gekoppelt werden mit den Eigenschaften „Partnerschaftlichkeit“ und „Verantwortungsbewusstsein“. Auf diese Weise wurde am Geltungsstreben der Menschen und ihrem Wunsch nach persönlicher Anerkennung angeknüpft und es gelang, diese Motive in den Dienst der Sicherheit zu stellen.

Markantes Erkennungszeichen der Kampagne war ein Logo, das aus mehreren Elementen bestand: Der Pfeil symbolisierte die eher rationalen Komponenten des

Verkehrsverhaltens, während die orangefarbige Blüte für die emotionalen Aspekte stand. Beide Elemente waren harmonisch miteinander verbunden. Dies sollte bedeuten: Vernunft und korrektes, rücksichtsvolles Verhalten lassen sich durchaus mit Lebenslust und der Freude am Fahren verbinden.

Eine erste Serie von „Könner“-Plakaten, die auf Autobahnen, an Bundesstraßen und Werksparkplätzen Verbreitung fanden, vermittelte die zentralen Botschaften: Gelassen fahren, Partner sein, Abstand halten, Gurt tragen, Pause machen.





Zusätzlich wurden weitere Medien genutzt: Peggy March und Roberto Blanco sangen – damals noch auf Schallplatte – das „Partner-Lied“ und wurden so zu Botschaftern und Identifikationsfiguren der Kampagne. Der DVR entwickelte Tonbildschauen zu verschiedenen Themen, die auf rege Nachfrage zum Beispiel in Berufsschulen und bei der Polizei stießen.

Innerhalb von zwei Jahren war es dem DVR gelungen, breite Bevölkerungsschichten mit dem Partnerschaftsgedanken und dem Anliegen des „Klimawechsels“ vertraut zu machen. Hierzu hatte auch eine



1974 sahen zehn Millionen Zuschauer die DVR-Großveranstaltung „Mit Gurt und ohne Fahne“ aus dem Zirkus-Krone-Bau in München in ARD und ZDF

enge Kooperation mit dem Fernsehen beigetragen: Unter Beteiligung des Bundesverkehrsministeriums und des DVR wurden 1973 sechs Folgen der Fernsehquiz-Serie „1 + 1 gegen 2“ unter Moderation von Werner Zimmer zum Thema Straßenverkehr ausgestrahlt. Hinzu kamen die Kindersendung „Der Kreisel“ und die Trickfilmserie „Herr Daniel passt auf“. Im November 1973 schließlich produzierte die ARD gemeinsam mit dem DVR die abendfüllende Unterhaltungssendung „Millionentest“. Gefragt wurde in dieser aufwändig gestalteten Quiz-Show nach dem richtigen Verhalten in kniffligen Verkehrssituationen. Eine Übertragung der DVR-Großveranstaltung „Mit Gurt und ohne Fahne“ aus dem Zirkus-Krone-Bau in München in ARD und ZDF sahen 1974 zehn Millionen Zuschauer. In Zeitungsanzeigen bekannten sich zahlreiche Prominente wie Ernst Stankowski, Hanns-Joachim Friedrichs und Cindy & Bert zum Klimawechsel im Verkehr.

Allein im ersten Jahr der Kampagne erreichte der DVR in der Presse durch eigene Vorlagen rund 134 Millionen und über externe Berichte circa 249 Millionen Leserkontakte. Im gleichen Zeitraum verteilten die Mitgliedsverbände 3,8 Millionen „Hallo-Partner“-Plaketten, über 900.000 Plakate, 120.000 Schallplatten und mehr als drei Millionen weitere Medien. Diese Zahlen wurden später durch den verstärkten Einbezug von Fernsehen und Hörfunk noch wesentlich gesteigert. Bereits im Frühjahr 1972 kannten laut einer Umfrage 52 Prozent der Deutschen den Spruch „Hallo Partner – danke schön“. Es zeigte sich, dass die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit im Bewusstsein der Bevölkerung einen wesentlich höheren Stellenwert einnahm als in früheren Jahren.

Im Jahr darauf wurde dies durch die Ergebnisse einer repräsentativen Befragung bestätigt: Der Bekanntheitsgrad des Slogans „Hallo Partner – danke schön“ hatte sich auf 71 Prozent erhöht. In einem Fazit stellte der DVR 1975 fest, dass sich von der Aufklärungsaktion nur eine Minderheit der Verkehrsteilnehmer völlig unbeeindruckt zeige, die wohl als unbelehrbar angesehen werden müsse. Mit der Klimawechsel-Kampagne war Bedeutendes erreicht worden. Die „Hallo Partner“-Kampagne hatte Grundlagen gelegt, auf denen es aufzubauen galt. Die Zielgruppenprogramme, die Ende der 70er Jahre konzipiert wurden, ergänzten als weiteres Element die Verkehrserziehung und -aufklärung des DVR und seiner Mitglieder.



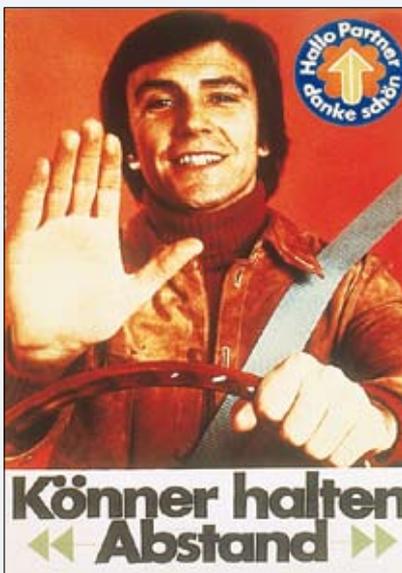
Moderator Werner Zimmer (stehend) und die Jury des WDR-Fernseh-Quiz „1+1 gegen 2“

# CHRONIK

**1969** Auf Initiative des Bundesverkehrsministers Dr. Georg Leber wird der DVR ins Leben gerufen. Die „Gedanken der Gründer“ sind die programmatische Basis für die künftige Arbeit.

**1970** Kampagne zur Einführung der neuen StVO. Start der Klimawechsel-Kampagne als Gemeinschaftsaktion aller DVR-Mitglieder.

**1971** Start der Kampagne „Hallo Partner – danke schön“. Sie wird zum Markenzeichen eines neuen Verhaltens im Straßenverkehr: Mehr Rücksicht, mehr Mitdenken und mehr Mitverantwortung.



**1972** Prominente stellen sich in den Dienst der Sache. An den Autobahnen wird eine Serie von „Können-“ und „Partner“-Plakaten aufgestellt. Erste Zielgruppenprogramme werden konzipiert.

**1973** Erste Kampagne zum Gurtanlegen und gegen Alkohol am Steuer. Beteiligung am ersten Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung.

**1974** Aktion zur Richtgeschwindigkeit. Großveranstaltung „Mit Gurt und ohne Fahne“. Zehn Millionen Zuschauer sehen die Übertragung in ARD und ZDF.

**1975** In der Kampagne „Danke Partner – prima“ belohnen sich Autofahrer gegenseitig für partnerschaftliches Verhalten. 100.000 Zuschriften erreichen den DVR. Start des Berufskraftfahrer-Programms.

**1976** Kampagne für ausländische Arbeitnehmer. Vorbereitung und PR-Begleitung der Gurtanlege- und Helmtragepflicht. Fernsehfilme für Kinder („Dolli“, „Daniel“).

**1977** Kampagne „Punkt für Punkt mehr Partnerschaft“ legt Schwerpunkt auf schwächere Verkehrsteilnehmer. Neue TV-Serie „Indianer Joe“.

**1978** Vorstellung der Zielgruppen-Programme für Kinder, motorisierte Zweiradfahrer, ausländische Arbeitnehmer und Senioren. Ende der klassischen Klimawechsel-Kampagne.

**1979** Kampagne zum „Jahr des Kindes“. Beginn der Programmentwicklung „Sicherheit auf allen Wegen“ gemeinsam mit den gewerblichen Berufsgenossenschaften.

**1980** „Sicherheit auf allen Wegen“ startet. Aktion „Ein Herz für Kinder“ mit der BILD-Zeitung. Abschluss des Modellversuchs „Notfallrettung Unterfranken“. Start der Programme „Kind und Verkehr“ und des Pkw-Sicherheitstrainings.

**1981** Mofa-Kurs „fünfzig Kubik“. Erste Jahresaktion des BG-/DVR-Programms mit den „Fünf goldenen Regeln des Arbeitswegs“ und einem Erste-Hilfe-Film im Fernsehen.

**1982** „Sicherheit auf allen Wegen“ spricht 20 Millionen Arbeitnehmer an. „Kind und Verkehr“ erreicht in nur zwei Jahren 500.000 Eltern.



**1983** Erneute Gurt-Kampagne. Start des Programms „Kinder als Radfahrer“. Der DVR empfiehlt den Stufenführerschein, den Führerschein auf Probe und die Gurttragepflicht auf Pkw-Rücksitzen.

**1984** Start des Programms „Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr“. Erarbeitung des Nachschulungskonzepts für Fahranfänger gemeinsam mit den Fahrlehrerverbänden.

**1985** Die Programme „Nüchtern Fahren – sicher ankommen“ und „Zweiradtraining“ werden umgesetzt. Der DVR fordert den Unterfahrschutz bei Lkw und eine Verbesserung der Sicherheit von Omnibussen.

**1986** Der Führerschein auf Probe wird Gesetz. Integration des Pkw-Trainings und des Zweiradtrainings in die Umsetzung des Programms „Sicherheit auf allen Wegen“.

**1987** Das Programm „Ältere Menschen im Straßenverkehr“ erreicht bisher in Veranstaltungen 750.000 Senioren. Einsatz des Fahrtrainings CAR in Betrieben.

**1988** EMNID-Studie belegt Akzeptanz und Wissenszuwachs durch das Programm „Sicherheit auf allen Wegen“. Der DVR empfiehlt Tempo 30 in reinen Wohngebieten. Fortführung der Seminare für Kommunalpolitiker.

**1989** Neues Sicherheitsprogramm für Tankwagenfahrer. „Nüchtern fahren – sicher ankommen“ wird ausgebaut. Intensivierung der europäischen Zusammenarbeit.

**1990** Konzeption und Durchführung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen in den fünf neuen Bundesländern. Vorbereitung der BMV-/DVR-Kampagne „Rücksicht kommt an“.

**1991** Ausbau der Verkehrssicherheitsorganisation in den neuen Bundesländern. Durchführung der Kampagne „Rücksicht kommt an“. DVR empfiehlt 0,5 Promille-Grenze. Aufbau der DVR-Geschäftsstelle Berlin.

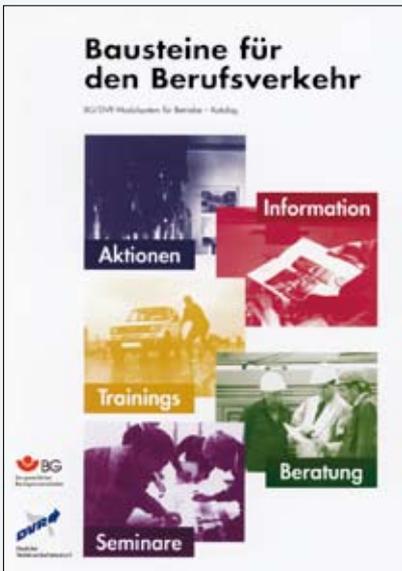
**1992** Erarbeitung von eigenen Verkehrssicherheitsprogrammen für die neuen Länder, Einsatz von Verkehrssicherheitsbeauftragten bei Kommunen. Fortführung von „Rücksicht kommt an“ mit den Schwerpunkten „Fahren ohne Alkohol“ und „Fahren mit angepasster Geschwindigkeit“.

**1993** Vorlage von „Verkehrssicherheit 2000“ als programmatische Basis für die künftige Arbeit. Einrichtung der Arbeitsgruppe „Umdenken im Berufsverkehr“. Einsatz von „Alles im Griff?“ in Berufsschulen und Betrieben. Gründung des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC.

**1994** Fortführung der BMV-/DVR-Aktion „Rücksicht kommt an“ mit dem Thema „Junge Fahrer“/ Aktion „Hacke Vollgas“ für junge Fahrer. Jugendaktion mit Dig-Dogs-Computerspiel.

**1995** Aktion „Clever unterwegs“ für Jugendliche. Mobilitätsberatung und Beratungskonzept Fuhrpark für Unternehmen. Sicherheitsprogramm für Linienbusfahrer und Training für Geländewagen-Fahrer. Umsetzung von „Sicherheit für den Radverkehr“. Start der Veranstaltungsreihe „DVR-Forum für Sicherheit und Mobilität“.

**1996** Entwicklung des BG-/DVR-Modulsystems „Bausteine für den Berufsverkehr“ und des DVR-Infosystems „Verkehr“ im Internet. Qualitätssicherung durch DVR-Zert wird konzipiert.



**1997** Beteiligung am „Strategieplan für die Verkehrssicherheit in der EU“. Fuhrparkprogramm „Mehr Sicherheit – weniger Kosten“ und BG-/DVR-Trainingsprogramm „Sicherheit, wirtschaftlich und umweltschonend fahren“.

**1998** Bundesweite BMVBW-/DVR-Kampagne „Darauf fahr ich ab... nur nüchtern am Steuer“. Konzertierte BMVBW-/BG-/DVR-Aktion „Geschnallt?“. 0,5 Promille-Grenze und neuer Gefährdungstatbestand Drogen am Steuer werden Gesetz.

**1999** Internationaler Kongress „Verkehrssicherheitskampagnen – Einsatz konfrontierender Stilmittel in der Verkehrssicherheitsarbeit“. Umweltschonendes Fahren wird Teil der Fahrerlaubnisprüfung. BMVBW-/BG-/DVR-Gemeinschaftsaktion „Ja, wo fahren Sie denn?“ (Marienkäfer) wird gestartet.

**2000** Konzertierte BMVBW-/BG-/DVR-Kampagne „Hallo Raser, wir warten.“ Start der Aktion „ReifenCheck“. Das Programm „Kind und Verkehr“ feiert seinen 20. Geburtstag. Das ECO-Driving wird gemeinsam mit Ford und der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände auf den Weg gebracht.

**2001** Die BMVBW-/BG-/DVR-Jahresaktion wirbt mit dem Motto „Gelassen läuft´s.“ Gemeinsame Aktion „Jugend will sicher leben“ in Berufsschulen. DVR-Expertengespräch zum Thema „Sicherheitsaudit für Straßen – SAS“. Die neue 0,5 Promille-Regelung tritt in Kraft.

**2002** BMVBW-/BG-/DVR-Gemeinschaftskampagne „...und wer fährt?“. Start der Umsetzung der neuen BG-/DVR-Seminarangebote „Stress im Straßenverkehr“ und „Gefühlswelten im Straßenverkehr“ sowie der Initiative „Pro Winterreifen“.

**2003** BG-/DVR-Gemeinschaftsaktion „Entdeckung der Gelassenheit“ (Segelschiff). Abschluss der DVR-Arbeitsgruppe zur Entwicklung eines Freiwilligen Fortbildungsseminars für Fahranfänger (FSF). Vorstandsempfehlungen „Unfälle mit Kleintransportern“ und „Sicherheit von Reisebussen“.

**2004** Der DVR widmet sich verstärkt dem Thema „Übermüdung“, unter anderem durch Entwicklung des CBT-Lernprogramms „Todemüde? – ohne mich!“. Start der BMVBW-/DVR-Kampagne „Rücksicht ist besser“. Die Entwicklung einer neuen High-Tech-Fahrersimulatorgeneration wird abgeschlossen.

**2005** Der „Tag der Verkehrssicherheit“ wird zum ersten Mal durchgeführt. Wissenschaftler und Praktiker diskutieren auf der Internationalen Konferenz „Technologiegestützte Trainingssysteme für Berufskraftfahrer“ (TTD) neue Wege für die Aus- und Fortbildung der Zielgruppe. Der DVR spricht sich für Fahren mit Licht am Tage aus.

**2006** BMVBW-/BG-/DVR-Aktion „fairplay auf der Autobahn“ zur Fußball-WM. Der DVR startet die mehrjährige Informationskampagne „bester beifahrer“. Coaching-Programme für Fahrer von Pkw und Transportern verbinden Sicherheitstraining und Fahrökonomie.

**2007** Mit der Aktion „Hast du die Größe? – Fahr mit Verantwortung“ rücken erneut junge Fahrer in den Fokus einer Kampagne. „Vision Zero“ wird Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit des DVR. Der Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften und der Bundesverband der Unfallkassen schließen sich zur Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung zusammen.

**2008** Die Kampagne „Runter vom Gas!“ setzt Zeichen gegen die Verdrängung der Unfallopfer. Die „German Safety Tour“ wendet sich an Fahrer von motorisierten Zweirädern. Für Fahrer von Einsatzfahrzeugen wird ein simulatorgestütztes Schulungskonzept entwickelt.

**2009** Die Kampagne „Risiko raus“ wird gemeinsam mit Berufsgenossenschaften und den Unfallkassen vorbereitet. Die zweite TTD-Konferenz wird durchgeführt. Der DVR begeht seinen 40. Geburtstag im Rahmen eines Symposiums in Berlin.



Die VERKEHRSMINISTER VON 1949 BIS HEUTE

Dr.-Ing. Hans-Christoph Seebohm	(DP/CDU)	1949-1966
Georg Leber	(SPD)	1966-1972
Lauritz Lauritzen	(SPD)	1972-1974
Kurt Gscheidle	(SPD)	1974-1980
Dr. Volker Hauff	(SPD)	1980-1982
Dr. Werner Dollinger	(CSU)	1982-1987
Dr. Jürgen Warnke	(CSU)	1987-1989
Dr. Friedrich Zimmermann	(CSU)	1989-1991
Dr. Günther Krause	(CDU)	1991-1993
Matthias Wissmann	(CDU)	1993-1998
Franz Müntefering	(SPD)	1998-1999
Reinhard Klimmt	(SPD)	1999-2000
Kurt Bodewig	(SPD)	2000-2002
Dr. Manfred Stolpe	(SPD)	2002-2005
Wolfgang Tiefensee	(SPD)	seit 2005

# Erinnern Sie sich noch?

## Danke Partner – prima

Mit der Kampagne „Danke Partner – prima“ knüpfte der DVR 1976 unmittelbar an „Hallo Partner – danke schön“ an. Die Verkehrsteilnehmer wurden aufgefordert, sich für rücksichtvolles und partnerschaftliches Verhalten von anderen zu bedanken. Wer ein besonderes Beispiel von Partnerschaft im Straßenverkehr beobachtete, konnte eine Meldekarte ausfüllen und diese an den DVR schicken. Über 100.000 Einsendungen wurden eingereicht. Über eine besondere Erlaubnis des Kraftfahrtbundesamtes durfte der DVR über die Fahrzeugkennzeichen die Halter ermitteln, um die ausgelobten Prämien – zwanzig Autos und 1000 weitere Preise – übermitteln zu können.



## Fünf Goldene Regeln

Das betriebliche Verkehrssicherheitsprogramm „Sicherheit auf allen Wegen“ propagierte in den 80er Jahren die „Fünf goldenen Regeln“ des Arbeitswegs: Sich Zeit lassen, Keine Sicherheit verschenken, Sich sichtbar machen, Aufmerksam sein, Partner sein. Die Regeln wurden in zahlreichen Medien und mit verschiedenen Plakatmotiven beworben. Auch heute noch ist man nicht schlecht beraten, die Regeln zu beherzigen.



## Gurt-Kampagnen

Mit zahlreichen Kampagnen hat der DVR für das Anlegen des Sicherheitsgurts geworben. Lange Zeit scheuten sich Autofahrer, den Gurt zu benutzen. Psychologen erklärten dies so: Das Anlegen des Gurtes zwingt den Fahrer dazu, sich seinen latenten Ängsten vor einem Unfall zu stellen. Der Gurt werde nicht als Instrument der Sicherheit empfunden, sondern als „Störenfried“, der den Fahrer verunsichere. Eine Auswahl verschiedener Plakatmotive aus vier Jahrzehnten zeigt, wie der DVR das Thema aufgriff.



## Partner-Report

Seit 1971 erscheint die Zeitschrift des DVR, zunächst als achtseitige, hektografierte Information, bald danach als gedrucktes Magazin. Als Informations- und Servicemedium wird sie vielfältig genutzt. Anfangs hieß die Zeitschrift des DVR „Partner-Report“. Der Titel knüpfte keineswegs an die in den 70er Jahren beliebten Kinofilme wie zum Beispiel „Schulmädchen-Report“ an, sondern an die Aktion „Hallo Partner – danke schön“. 1991 erfolgte im Rahmen einer konzeptionellen Neuausrichtung der Zeitschrift auch die Umbenennung in „DVR-report“.

## Abstand-Ost und Abstand-West

Die einzige DVR-Kampagne, die es in einer unterschiedlichen Ost- und West-Version gab, war die Jahresaktion 1991. Unter dem Slogan „Mit Abstand können beide leben“ wurde dafür geworben, auf den Seitenabstand zwischen verschiedenen Fahrzeugen zu achten. Das bereits für die alten Bundesländer fertig geplante „Punker-Banker“-Plakatmotiv wurde nach erfolgter Wiedervereinigung wegen der unterschiedlichen Wahrnehmungsgewohnheiten in Ost und West in den neuen Bundesländern durch ein neutraleres Motiv ersetzt.



## Ein Relikt aus der Vor-Handy-Zeit

Erinnert sich noch jemand daran, dass man in früheren Zeiten von unterwegs nicht mit dem Handy, sondern aus gelben Telefonzellen anrief? Neben den Münzfernsprechern gab es auch Kartentelefone. Der DVR nutzte 1992 die dafür notwendigen Telefonkarten im Rahmen der Kampagne „Rücksicht kommt an“, unter anderem um Autofahrer daran zu erinnern, auf Alkohol zu verzichten. Die Telefonkarten waren an Postschaltern erhältlich. Wer Alkohol getrunken hatte, konnte mit der Karte gleich ein Taxi rufen.



## Chinesischer Unterstützer erregt Anstoß

Mit kleinen Anzeigenmotiven, so genannten Matern, die er Zeitungsverlagen zum Abdruck zur Verfügung stellt, wirbt der DVR seit vielen Jahren für partnerschaftliches Verhalten im Straßenverkehr. 1994 nahm ein Leser Anstoß an dem Motiv mit dem chinesischen Auszubildenden Johnson-Chu. Er erregte sich in einem Beschwerdebrief darüber, dass ein Chinese ihm mitteile, wie er sich zu verhalten habe. In seiner Antwort schrieb DVR-Hauptgeschäftsführer Herbert Warnke: „Die Meinung eines Azubis, wenn sie der Verkehrssicherheit förderlich ist, ist insofern maßgeblicher als die eines Generaldirektors, wenn sich dieser rücksichtslos, verkehrsgefährdend und verantwortungslos verhält. (...) Sollten Sie Schwierigkeiten haben, von einem Chinesen eine schlichte Wahrheit entgegen zu nehmen, so ist das letztlich Ihr Problem.“

### Sicherheit auf allen Wegen

#### „Ich bin dafür...“

... sich alle Verkehrsteilnehmer vernünftig miteinander verständigen. Nur wer seine Absicht rechtzeitig und deutlich zeigt, gibt den anderen eine Chance richtig zu reagieren. Auto- und Motorradfahrer sollten daher zum Beispiel vor einem Richtungswechsel lieber zu früh als zu spät blinken, Fußgänger und Radfahrer sollten mit klaren Handzeichen verdeutlichen, was sie vorhaben.

John - Chu  
Ihre Beratungsansicht  
und der  
Deutsche Verkehrssicherheitsrat



Johnson - Chu, Auszubildender

## Hallo Raser, wir warten

Das Motiv „Hallo Raser, wir warten“ wurde in der Öffentlichkeit kontrovers aufgenommen. Für die meisten war es eine eindringliche Warnung vor zu schnellem Fahren. Manche sahen aber auch eine Anspielung auf Geschwindigkeitskontrollen, Rettungsdienste oder gar Bestattungsunternehmen. Die Ordnungshüter nahmen es mit Humor...



## SHT unter Tage

Das Pkw-Sicherheitstraining ist ein „Dauerbrenner“ unter den Zielgruppenprogrammen. Seit den 70er Jahren trainierten mehr als drei Millionen Autofahrer unter dem Motto „Gefahren erkennen, vermeiden, bewältigen“ richtiges Bremsen und Ausweichen und wurden dabei für eine vorausschauende Fahrweise sensibilisiert. Sicherheitstrainings finden normalerweise auf Übungsplätzen oder mobil auf befestigten Flächen statt. An einem ganz besonderen Ort trainierten 2002 Mitarbeiter des Salzabbaugeländes Morsleben: Ihr Geländewagen-Training, das im Rahmen der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit durchgeführt wurde, fand unter Tage in einem Stollen statt.



## Ich hab's probiert, es funktioniert.

Die Kampagne „Umdenken im Berufsverkehr“ warb 1996 für eine clevere Verkehrsmittelwahl, Fahrgemeinschaften und sparsames Fahren. In Szene gesetzt wurde dies mit fantasievollen Fahrzeugen, die aus der Werkstatt von Daniel Düsentrieb stammen könnten: Arbeitnehmer fuhren Inline-Skater mit Solarantrieb-Rucksäcken oder saßen in Fahrzeugen mit kombiniertem Tret- und Segelantrieb.



## Wer trinkt, fährt ohne mich.



Alkohol am Steuer scheint ein „männliches“ Delikt zu sein. In mehreren Kampagnen nutzte der DVR den mäßigenden Einfluss, den weibliche Protagonisten insbesondere auf junge Fahrer haben können. Das Großflächenplakat „Wer trinkt, fährt ohne mich“ mit der Schauspielerin Jennifer Nitsch trat 1997 in einem Wirksamkeitstest der Fachzeitschrift „W&V - Werben und Verkaufen“ gegen Werbeplakate von Zigarettenherstellern, Automobilherstellern und eines Fernsehsenders an und erreichte den zweiten Platz – eine überzeugende Würdigung für die Akzeptanz der Verkehrssicherheitsbotschaft und ihrer Darstellung.

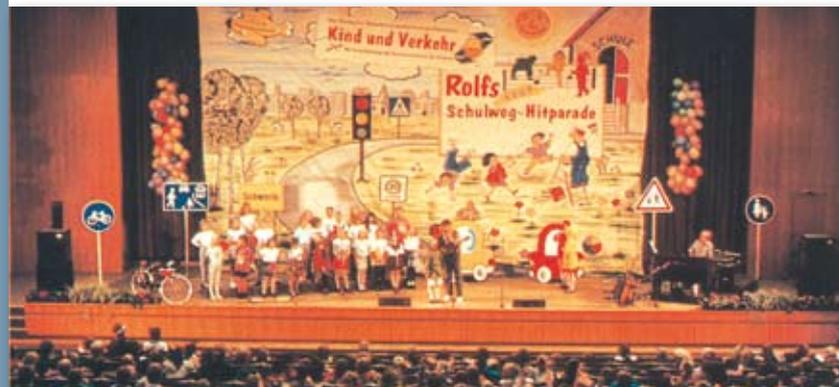
## Rechts fahren – Slogan erzürnt Linke

Heftig diskutiert wurde das Autobahnplakat „Rechts ist richtig“ Anfang der 80er Jahre. Nicht etwa, weil der darauf enthaltene Hinweis auf das Rechtsfahrgebot angezweifelt wurde. Vielmehr sahen einige Betrachter einen politischen Bezug, der natürlich nicht gewollt war.



## Information mit Noten

Mit Musik im Gepäck geht der DVR seit 1980 immer wieder auf Tournee: Das Programm „Kind und Verkehr“ wird in großen Veranstaltungen Elternvertretern, Kindergartenträgern, Erzieherinnen und Lehrern nahegebracht. Der Hamburger Liedermacher Rolf Zuckowski begeistert die Zuhörerinnen und Zuhörer mit seiner „Schulweghitparade“ und wird dabei oft von örtlichen Schulchören unterstützt. Für die „Schulweghitparade“ gab es eine Goldene Schallplatte und zweimal den Christophorus-Preis.



ERINNERN SIE SICH NOCH?

# DVR: 40 Jahre Sicherheit im Verkehr

## Symposium Verkehrssicherheit in Deutschland – Kontinuität und Wandel



FOTOS &gt; JURGEN GEBHARDT

Rund 200 Gäste kamen im Berliner Museum für Kommunikation zusammen.

Der DVR feiert in diesem Jahr sein 40-jähriges Bestehen. 40 Jahre im Dienst der Verkehrssicherheit, für eine unfall- und opferfreie Mobilität. Mit einem Symposium im Berliner Museum für Kommunikation ließ der DVR gemeinsam mit vielen Mitgliedern, weiteren Partnern und Gästen vier Jahrzehnte Verkehrssicherheitsarbeit Revue passieren, blickte aber auch auf das Heute und Morgen einer sicheren Mobilität. „Verkehrssicherheit in Deutschland – Kontinuität und Wandel“ lautete das Motto.

Ein Film zeigte zunächst die Anfänge des DVR sowie wichtige Entwicklungen in der Verkehrssicherheit, zum Beispiel die Einführung des Sicherheitsgurtes. Zu Wort kommen auch Zeitzeugen wie der ehemalige DVR-Hauptgeschäftsführer Siegfried Werber, Egon Hoegen („Der 7. Sinn“) oder der Musiker Rolf Zuckowski.

In die Zukunft richteten sich Zwischenrufe von Wissenschaftlern und Studenten, die ihre Erwartungen und Visionen für eine sichere Mobilität formulierten. Im Vordergrund standen die Themen Geschwindigkeit, unsere immer älter werdende Gesellschaft, Umweltaspekte sowie die Entwicklung der Fahrzeugtechnik.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee gratulierte dem DVR für 40 Jahre engagierte und erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit. Er unterstrich, dass für eine koordinierte und effektive Verkehrssicherheitsarbeit alle beteiligten Akteure zusammenwirken müssen. „In unserer ‚man müsste mal‘-Gesellschaft ist das Engagement der zahlreichen Helfer, die eine flächendeckende Verkehrssicherheitsarbeit erst möglich machen, gar nicht hoch genug einzuschätzen“, sagte Tiefensee.

In die Schar der Gratulanten reihte sich auch Bundespräsident Horst Köhler ein. Schriftlich sprach er dem DVR seinen Dank und seine Anerkennung aus. „In den vierzig Jahren seines Bestehens hat der Verkehrssicherheitsrat mit seinem Engagement maßgeblich zur Verringerung von Unfällen im Straßenverkehr beigetragen“, so Köhler. Für seine „verdienstvolle Arbeit im Dienste der Verkehrssicherheit“ wünschte er dem DVR weiterhin viel Erfolg.

Eingebettet in das Symposium war auch die Übergabe des Staffelstabes von Professor Manfred Bandmann, der elf Jahre lang das Amt des DVR-Präsidenten bekleidete, an seinen Nachfolger Dr. Walter Eichendorf, der am 1. Juli die Leitung des DVR übernahm.



Im Gespräch: Prof. Bandmann (l.), Minister Tiefensee, Dr. Eichendorf



Minister Tiefensee gratuliert Dr. Eichendorf zur Amtsübernahme



DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner mit den Moderatoren Anja Höfer und Thorsten Link



Staffelübergabe: Prof. Bandmann mit seinem Nachfolger Dr. Eichendorf



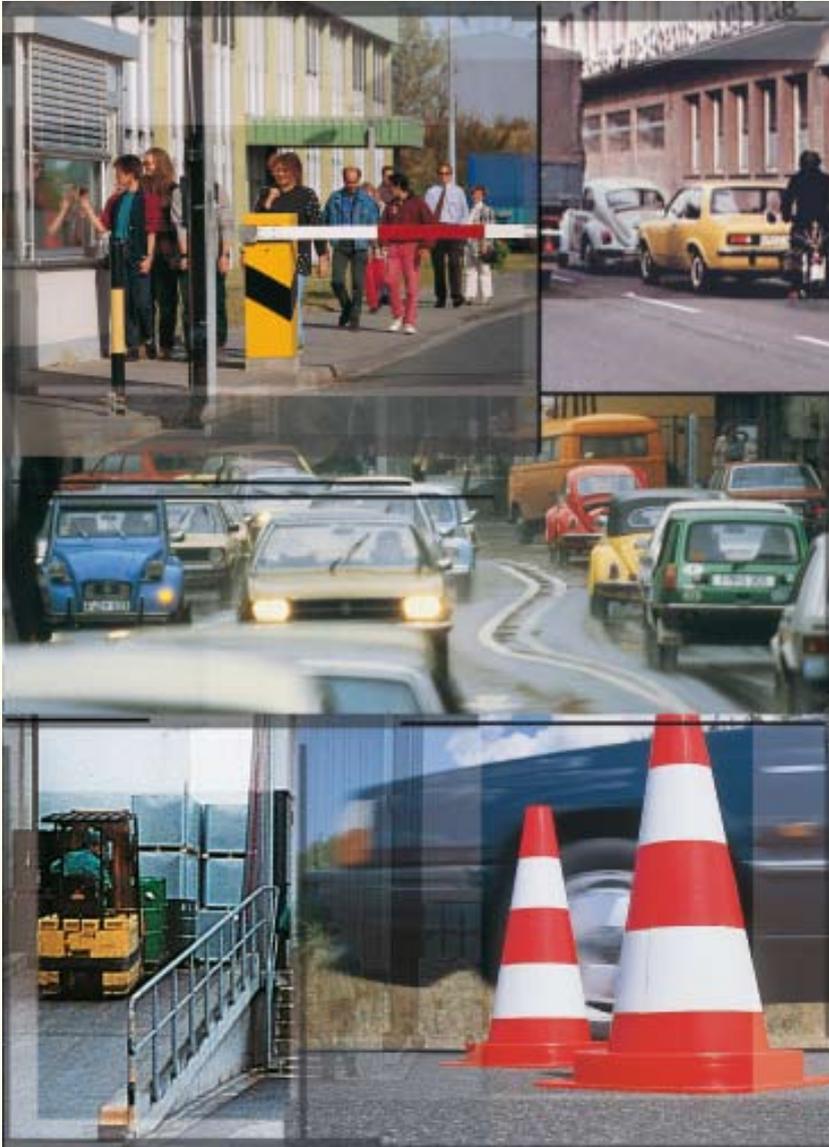
Scheidender und amtierender Präsident mit der DVR-Mannschaft

# SYMPOSIUM

# 35 Jahre „Sicherheit auf allen Wegen“

## Betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit

FOTO > DVR



ersten Jahren standen die „Fünf goldenen Regeln des sicheren Arbeitswegs“ im Mittelpunkt der Öffentlichkeitsarbeit und der betrieblichen Aktionen. Hierzu wurden zahlreiche Medien und Aktionsformen entwickelt und umgesetzt. Dabei bewährte sich die verbandsübergreifende Struktur des DVR: Mitgliedsorganisationen wie zum Beispiel der ADAC und der ACE brachten ihr Know-how und ihr Engagement bei Veranstaltungen vor Ort mit ein.

Bereits 1981/82 war ein erster Leitfaden für unterschiedliche Lehreinheiten entstanden, der in der Bildungsarbeit der Berufsgenossenschaften eingesetzt wurde. Der Lehrfilm „Sicherheit auf allen Wegen“, in dem zahlreiche Prominente wie Hans Joachim Kuhlenscampf, Dieter Kürten und Thomas Gottschalk für die gute Sache warben, fand in den Seminaren ebenso Anklang wie in den Betrieben.

Das Medienangebot erfuhr eine ständige Erweiterung. Um die besonders gefährdete Zielgruppe der Auszubildenden verstärkt ansprechen zu können, entstand im Jahr 1990 der Seminarbaustein „Alles im Griff?“. Mit dem Fahrsimulator C.A.R. nutzten DVR und BGen nun auch die Simulatortechnik für die Verkehrssicherheit. Das Sicherheitstraining

Am 24. Mai 1982 fiel nach einer intensiven Entwicklungs- und Erprobungsphase der Startschuss zu einer weiteren Erfolgsgeschichte in der Verkehrssicherheitsarbeit des DVR und seiner Mitglieder: Auf einer Pressekonferenz in Bonn stellten Berufsgenossenschaften und DVR das Programm „Sicherheit auf allen Wegen“ vor. Ziel war die Hebung der Verkehrssicherheit auf dem Arbeitsweg und eine Senkung der Unfallzahlen im Berufsverkehr. Das Programm war von Anfang an langfristig angelegt. Den Verantwortlichen war klar, dass

die angestrebten Veränderungen nicht von heute auf morgen erreicht werden konnten.

„Sicherheit auf allen Wegen“ ruht auf drei Säulen: übergreifende Maßnahmen, betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit und berufsgenossenschaftliche Aus- und Weiterbildung. In den





Simulatortechnik von gestern

wurde verstärkt in die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit integriert. Ab 1989 gab es die so genannten „Mobilen Einheiten“, mit denen das SHT bei betrieblichen Veranstaltungen unmittelbar vor Ort umgesetzt werden konnte.

Im Zuge der deutschen Wiedervereinigung galt es, „Sicherheit auf allen Wegen“ rasch und effektiv auf die neuen Bundesländer auszudehnen. In der Folge entstanden unter dem Titel „Apropos Straßenverkehr“ Programmbausteine, die die Arbeitnehmer in speziellen Seminaren auf die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung vorbereiteten und sie für besonders wichtige Themen wie Abstand oder Geschwindigkeit sensibilisierten. Gleichzeitig wurde das Gesamtprogramm weiterentwickelt. Neue Programme wie das Fahrsparring trugen dem Umstand Rechnung, dass ökologische Aspekte in Wirtschaft und Gesellschaft immer mehr Beachtung fanden. Gleichzeitig konnte deutlich gemacht werden, dass die Ziele Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Ökologie keine Widersprüche sind, sondern eine Einheit bilden können.

Das Lehrmaterial für die berufsgenossenschaftliche Aus- und Fortbildung wurde erheblich erweitert. Referenten des DVR werden in vielen berufsgenossenschaftlichen Seminaren eingesetzt. In speziellen Kooperationen wurden im Umkreis einzelner Bildungsstätten Dozenten-Teams ausgebildet, die das Thema

„Verkehrssicherheit“ im Seminar übernehmen konnten.

In den 90er Jahren war ein hoher Standard der Sicherheitsarbeit erreicht worden. Seitens der Berufsgenossenschaften und der Betriebe entstand das Bedürfnis, die Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit stärker branchen- und unternehmensspezifisch zu gestalten. Mit dem daraufhin initiierten Modulsystem „Bausteine für den Berufsverkehr“ trug der DVR diesem Bedürfnis Rechnung. In der

Folge wurde das Programm immer weiter ausdifferenziert und ergänzt.

Computergestützte Lernformen wie die moderne Simulatortechnik und interaktive Lernprogramme gewinnen immer mehr an Gewicht. Heute können Betriebe aus einem umfangreichen Angebot erprobter Maßnahmen diejenigen herausuchen und miteinander kombinieren, die für ihre Bedingungen am besten geeignet sind. Der DVR berät und hilft bei der Umsetzung.

Dass es tatsächlich gelungen ist, bei vielen Beschäftigten eine dauerhafte Verhaltensänderung zu erreichen, belegt die positive Entwicklung der Unfallzahlen. Dennoch bleibt viel zu tun. Verkehrssicherheit ist eine kontinuierliche, niemals beendete Aufgabe. Die Zielperspektive von „Vision Zero“ macht es erforderlich, weitere Potenziale zur Hebung der Verkehrssicherheit auf Arbeitswegen und der beruflich veranlassten Verkehrsteilnahme zu erschließen und diese konsequent zu nutzen. Der DVR, die Berufsgenossenschaften und die Unfallkassen werden sich auch weiterhin dieser Aufgabe stellen.



Damals wie heute im Fokus: Verkehrssicherheit in Betrieben

# Von der schnellen >>>>>>>>>>>

## Anmerkungen eines langjährigen Autofahrers



FOTOS > DVR

Mangelnde Sicherheitsstandards waren früher an der Tagesordnung.

Erinnern wir uns noch daran, wie wir früher, als die Straßen noch nicht so voll waren, fuhren? Die Straßen waren meist reine Asphaltbänder. Beispielsweise konnten wir durch kurze Ortschaften häufig durchstoßen, ohne das Tempo stark drosseln zu müssen. Als Autofahrer hatte ich jedenfalls gefühls- und gewohnheitsmäßig klar Vorrang. Fußgänger hatten selbstverständlich nicht auf der Fahrbahn zu sein oder jedenfalls schnellstmöglich auf die Seite zu springen, schließlich galt „freie Fahrt für freie Bürger“ – so ein damals beliebter Slogan. Über die Gefahrenquelle „Radfahrer“ brauchten wir gar nicht nachzudenken, da es wesentlich weniger Radfahrer als heute gab.

Der Preis für diese motorisierte Freiheit war allerdings sehr hoch: Im Jahr 1970 waren allein in der alten Bundesrepublik mehr als 20.000 Verkehrstote zu beklagen, weil die Fahrzeuge nicht den heutigen Sicherheitsstandard hatten. Aber auch –

und das ist weniger offensichtlich –, weil das Bewusstsein fehlte, welche wichtige Rolle die Gestaltung der Straßen hat. Damals sprach niemand von einer Mitschuld der Straße, wenn es immer wieder an einer bestimmten Stelle zum Unfall kam.

Klassisches Beispiel ist eine ziemlich gerade verlaufende Landstraße, die unvermittelt in eine recht scharfe Kurve übergeht, deren Gefahr nicht frühzeitig wahrgenommen werden kann. Jeder kennt aus eigener Erinnerung weitere Beispiele, wie den direkt am Fahrbahnrand stehenden Baum in der Kurve. Oder die stark abschüssige Straße in den Ort hinein und damit die Versuchung, einfach weiterzurollen – obwohl selbstverständlich auch damals der Paragraph 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO), der an ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht mahnt, für ein schlechtes Gewissen sorgte.

Aber die Zeiten haben sich verändert! Inzwischen haben wir uns sehr daran

gewöhnt, dass nach temporeicher Abfahrt am Ortseingang eine Mittelinsel zu einer Lenkbewegung zwingt, so dass ich automatisch bremsen, um durch die Verschwenkung zu kommen. Oder der Kreisverkehr macht mir schon von Weitem klar: Da komme ich nur durch, wenn ich vorher runter vom Gas gehe.

Heute würde es uns eher auffallen, wenn wir wie in alten Zeiten einfach geradeaus fahren könnten. Und wir würden uns wundern, zu welchen hohen Geschwindigkeiten eine solche Straßenführung doch einlädt. Ebenso würden wir erstaunt wahrnehmen, wenn ein stattlicher Baum ohne Schutzplanke tatsächlich genau im Scheitelpunkt der Kurve vor uns stünde.

Wie gut für uns, dass in den letzten Jahrzehnten Fachleute, etwa in Unfallkommissionen, erfolgreiche Arbeit geleistet haben: Durch Umbauten, Markierungen und Beschilderungen verzeiht die Straße nun vielfach

# zur fehlerverzeihenden Straße



meinen Fahrfehler. Es kommt nicht mehr zum Unfall, weil nun meine Sicherheitsreserven ausreichen: Ich konnte rechtzeitig reagieren, indem ich intuitiv langsamer gefahren bin. Und wenn es doch einmal gekracht hat, dann ist der Unfall häufig relativ glimpflich verlaufen, weil mich zum Beispiel eine Schutzplanke aufgehalten hat.

Die Fachleute in den Straßenbau-, Straßenverkehrs- und Polizeibehörden gehen ebenso wie die Verkehrsplaner heute davon aus, dass der Mensch Fehler macht, die Straßen also daran angepasst werden müssen. Auch wenn diese Sichtweise meist nicht Vision Zero genannt wird, ist sie doch zunehmend maßgebend: Denn der Mensch ist auch in seinen trainierten Fähigkeiten nicht perfekt. Er macht etwa Schaltfehler oder fährt zu schnell um die Kurve, macht Fehler beim Überholen oder unterliegt anderen falschen Einschätzungen.

Wer von uns ist schon tatsächlich frei davon? Wer hat nicht schon seinem Schutzengel gedankt – wobei wir wohl kaum die Gestalt der Straße im Sinn hatten, die ihren Teil dazu beigetragen haben kann.

Der Ehrgeiz der Straßenbauer geht mittlerweile sogar noch weiter: Am besten ist es, wenn die Straße selbst-erklärend ist, wenn also automatisch klar ist, welches Fahrverhalten das richtige ist. Die neuen Straßenbau-richtlinien klassifizieren Landstraßen nach vier Grundtypen, die implizit durch ihre Gestalt die erlaubte Höchstgeschwindigkeit festlegen, auch wenn selbstverständlich nicht jedes aggressive Fahrverhalten unterbunden werden kann und die Verantwortung – auch bei der noch so perfekten Straße – immer beim Fahrer selbst verbleibt.



Vielgesehenes Bild am Ortseingang: eine Mittelinsel



**Von Prof. Dr.-Ing.  
Klaus Langwieder**

Das Automobil ist einem ständigen Wandel unterworfen. Aber es gibt Zeiten einer besonderen Innovationsdynamik. Das ist heute der Fall durch die alternativen Antriebsarten und die Möglichkeiten der elektronischen Fahrerassistenzsysteme, die in ihren Vorzügen und Grenzen nun „erfahren“ werden müssen. Auch im Geburtsjahr des Deutschen Verkehrssicherheitsrates 1969 war eine solche Innovationsphase gegeben.

Die Steifigkeit der Fahrgastzelle und die Knautschzonen wurden damals weiterentwickelt, Sicherheits-Crash-tests fanden öffentliches Interesse und die Einführung des Sicherheitsgurtes begann. Andererseits waren starre Lenksäulen (Lenkradspieß), scharfkantige Armaturenbretter und schwerste Augenverletzungen durch ESG (Einscheiben-Sicherheits-Glas)-Windschutzscheiben ein Risiko in vielen Fahrzeugmodellen. Die Unfallforschung war noch in den Anfängen, die steigenden Unfallzahlen erreichten 1970 einen traurigen Höhepunkt.

Sicherheitsgurte – der Unfallretter Nummer eins – waren anfangs höchst umstritten und erst langsam setzte sich der Dreipunktgurt durch. Die erste Kampagne des Bundesverkehrsministeriums und des DVR im Jahr 1973 zum Gurtanlegen war dabei ein entscheidender Wegbereiter mit

## Innovation der Fahrzeugsicherheit – DVR-Programme als Wegbereiter

den folgenden Schwerpunkttaktionen, insbesondere 1976 und 1983.

Die Sicherheit der Fahrgastzelle mit Verbesserung der Türschlösser, Polsterung des Innenraumes, Verbesserung der Sitze und Entwicklung von Kopfstützen waren neben dem Gurt Zentralthemen der 70er Jahre. Das Zusammenwirken von Gurt und Airbag, anfangs oft noch missverstanden als konkurrierende Systeme, rückte Ende der 70er/Anfang der 80er Jahre in den Fokus der technischen Entwicklung. Aber erst das Bußgeld bei Nichtangurten auf den Vordersitzen zum 1. August 1984 brachte die schlagartige Erhöhung der Angurtquoten von 60 auf über 90 Prozent und eine Verringerung der Unfallopfer um fast 1.400 Getötete. Die DVR-Gurtkampagne 1983 war entscheidend für die allgemeine und bis heute unverändert bestehende Akzeptanz des Angurtens. Die Sicherheit der Kinder und die Entwicklung der Kindersitze im Pkw prägten Anfang der 80er Jahre das Bemühen um den Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer. Der HUK Verband führte erste Großzahl-Unfalluntersuchungen dazu durch. Erste Ansätze zum Fußgängerschutz bei Kollisionen folgten. Das DVR-Programm „Kind und Verkehr“ wurde gegründet.

Meilensteine der aktiven Sicherheit, das heißt der Bemühungen um Unfallvermeidung, folgten ab Mitte der 80er Jahre mit der Einführung des Antiblockiersystems (ABS) 1985 und des elektronischen Stabilitätssystems ESP 1995. Die Unfallforschung bestätigte bald ESP als Unfallretter Nummer zwei durch den Rückgang der gefährlichen Schleuderunfälle um 40 Prozent. Der Bremsassistent (BAS) erweist sich als unverzichtbar zur Herabsetzung der Kollisionsenergie und trägt somit auch zum Fußgängerschutz bei.

Das Ende der 90er Jahre und insbesondere die Zeit ab 2000 ist geprägt

von der neuen Ära der „Integrierten Fahrsicherheit“, das heißt dem direkten Zusammenwirken der Systeme der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit. Ein Beispiel hierfür ist das „PreSafe-Konzept“. Fahrerassistenzsysteme erfordern aber auch die Akzeptanz und die mentale Bereitschaft der Fahrer zur richtigen Benutzung. Auch hier ist der DVR Wegbereiter durch die Kampagne „Bester Beifahrer“ seit 2006.

Die Mobilität, das „Auto-Mobil“ wird sich in der Zukunft stark ändern. Systeme wie eine automatische Notbremsung und der automatische Unfallnotruf werden weitere Meilensteine auf dem Weg zur erhöhten Unfallsicherheit und einer „Vision Zero“ sein. Die Fahrzeug-zu-Fahrzeug-Kommunikation und die Fahrzeugvernetzung mit dem Umfeld sowie der Infrastruktur werden zu einem „erweiterten Fahrerhorizont“ und einem neuen Mobilitäts- und Sicherheitsniveau führen. Der Grundsatz „Assistenz durch Technik, Verantwortung beim Fahrer“ bleibt aber bestehen. Somit bleibt wie in der Vergangenheit auch in Zukunft die wichtige, unverzichtbare Aufgabe für den Deutschen Verkehrssicherheitsrat, das verkehrssichere Verhalten zu fördern, die Verkehrsteilnehmer auf Innovationen vorzubereiten und sie kontinuierlich durch Öffentlichkeitskampagnen auf dem Weg zu mehr Verkehrssicherheit und möglichst unfallfreiem Fahren zu begleiten.

Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder war von 1993 bis 2006 Vorsitzender des DVR-Ausschusses „Fahrzeugtechnik“ und gestaltete parallel im Europäischen Verkehrssicherheitsrat ETSC (European Transport Safety Council) die Verkehrssicherheitsarbeit mit. Er wurde für seine besonderen Verdienste um die Fahrzeugsicherheit und sein großes Engagement in der Verkehrsunfallforschung 2007 mit dem Bundesverdienstkreuz geehrt.

# Gemeinsam stark – die ersten Zielgruppenprogramme in der Verkehrssicherheitsarbeit des DVR

Ende der 70er Jahre waren die Verkehrsunfallzahlen in Deutschland dramatisch hoch. 1978 beispielsweise verunglückten in Deutschland etwa 72.000 Kinder im Straßenverkehr (2008: 34.000) und wurden dabei verletzt oder gar getötet. Um die Verkehrssicherheit für Kinder in Deutschland zu verbessern, haben der DVR und seine Mitglieder das bundesweite, zentral koordinierte und wissenschaftlich begleitete Programm „Kind und Verkehr“ entwickelt und der Öffentlichkeit vorgestellt. Dabei hat der DVR zunächst mit dem Bundesministerium für Verkehr die grundsätzlichen Fragen der Finanzierung geklärt. Im nächsten Schritt wurde gemeinsam mit interessierten Mitgliedsverbänden und Fachleuten eine Programmkonzeption erarbeitet. Als Ergebnis entstand auf der Basis des sogenannten „Tübinger Modells“ von Psychologen der Universität Tübingen eine Elternveranstaltung „Kinder als Fußgänger“. 1983 folgte als zweiter Veranstaltungstyp „Kinder als Radfahrer“. Nach dem Start des Programms 1980 und der großen Pressekonferenz unter Beteiligung des Verkehrsministers Volker Hauff in Düsseldorf wurden etwa 2.000

Moderatoren ausgebildet, die bundesweit die Elternveranstaltungen zumeist in Kindergärten durchführten. Mit der Arbeitsteilung zwischen DVR und den umsetzenden Verbänden wie ACE, ADAC, AvD, Bruderhilfe-Akademie, Deutsche Verkehrswacht, KVDB (ARCD) und KS konnte ein großes Programm auf mehreren Schultern verteilt werden. Die Finanzierung erfolgte durch das Bundesministerium für Verkehr. Die Programmentwicklung und Steuerung oblag dem DVR. Die Auswahl und Betreuung der Moderatoren wurde von den umsetzenden Verbänden geleistet.

Da sich diese Strukturen außerordentlich bewährt hatten, begann der DVR im Jahr 1982 mit der Entwicklung des Programms „Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr“.

Die jährlichen Veranstaltungszahlen beider Zielgruppenprogramme konnten von Jahr zu Jahr gesteigert werden, wobei auch die gesamtdeutsche Entwicklung zur enormen Zunahme an Veranstaltungen beigetragen hatte.

Der zunehmende Anteil älterer Menschen als motorisierte Verkehrsteilnehmer hat den DVR 1992 dazu veranlasst, mit „Ältere aktive Kraftfahrer“ erstmals aus Überlegungen der Unfallprophylaxe ein weiteres Zielgruppenprogramm zu starten. Auch wenn die Senioren am Steuer in der Unfallstatistik keine besondere Rolle spielten, konnte damit gerechnet werden, dass sich die steigende Zahl älterer Autofahrer in den Unfallzahlen niederschlagen würde.

Mit Unterstützung der Bundesanstalt für Straßenwesen wurden die Zielgruppenprogramme für Kinder und Senioren mehrfach evaluiert und aktualisiert. Die Organisationsstrukturen jedoch haben sich bis heute bewährt und sind nach wie vor tragfähig.

Inzwischen hat der DVR mit seinen Mitgliedern zahlreiche weitere Zielgruppenprogramme entwickelt. So gibt es Programme für Fahrer von Pkw, für Motorradfahrer, Fahrer von Reise- und Linienbussen und viele mehr.

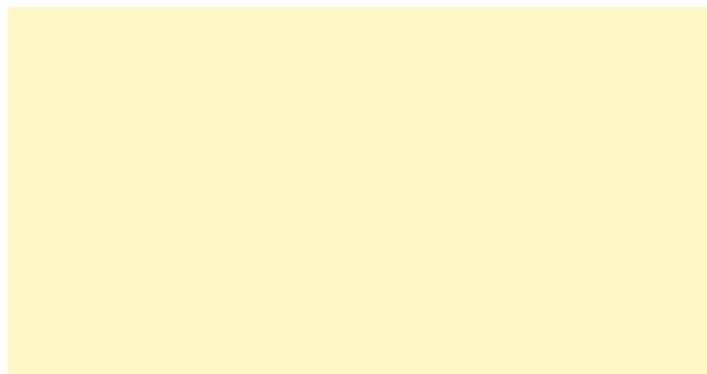
1981: Rolf Zuckowski und Michael Heß touren durch Deutschland und präsentieren das Programm der Öffentlichkeit.



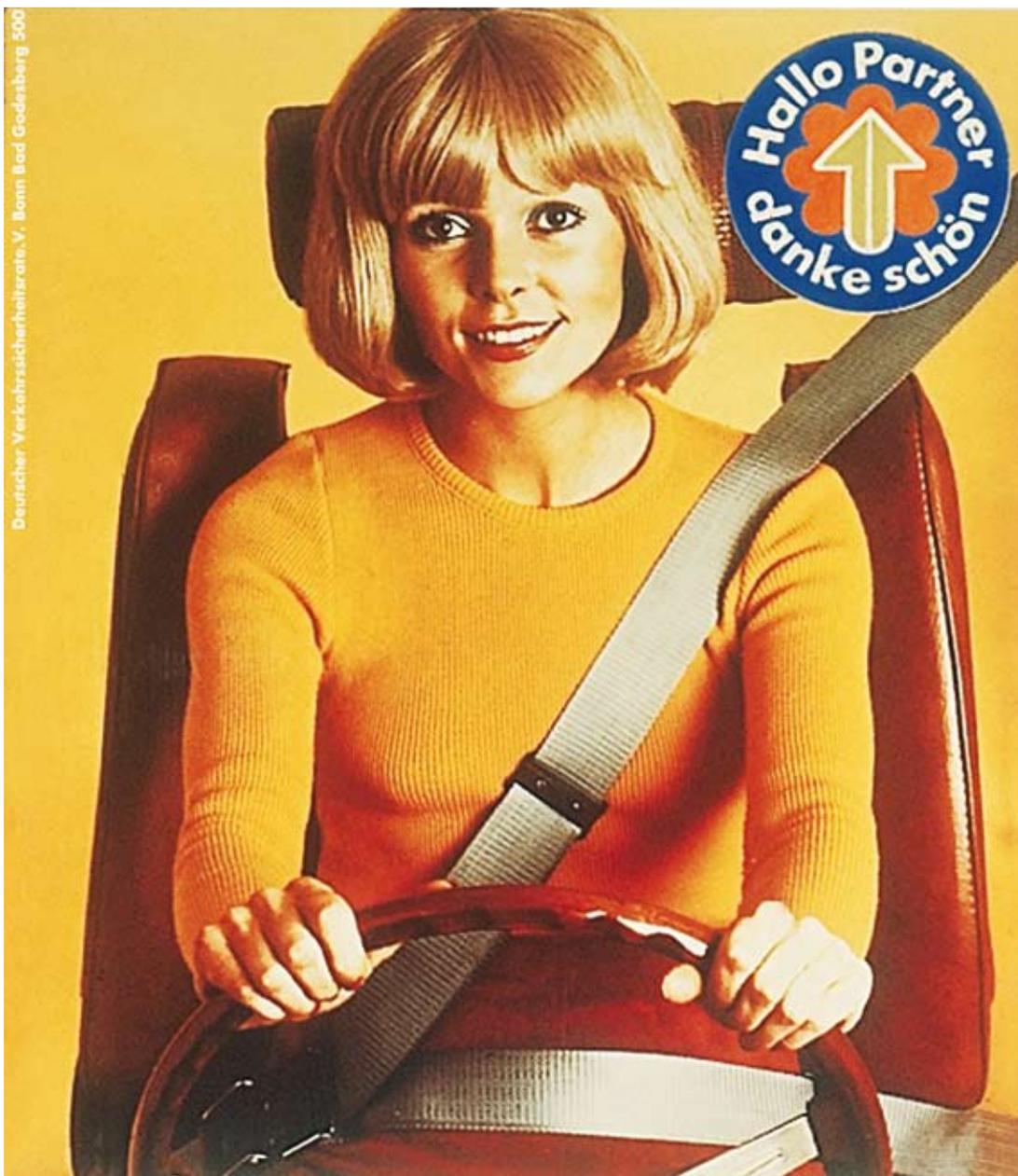
FOTO > GWM

G 3169 F

Postvertriebsstück · Entgelt bezahlt  
GWM · Gesellschaft für Weiterbildung  
und Medienkonzeption mbH  
Obere Wilhelmstraße 30  
53225 Bonn



Deutscher Verkehrssicherheitsrat, V. Bonn Bad Godesberg 500



**Können tragen  
Gurt**

