

DVR

report

1/2017

Fachmagazin

für Verkehrssicherheit

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.



Journal

Von der Draisine
zum „Connected Bike“

Aktuell

Müdigkeit am Steuer
ist gefährlich

Mitglieder

Unfallkommissionen stärken

Im Blickpunkt

„Einmal riskiert –
viel verloren?“

Der Radverkehr muss sicherer werden

Im Jahr 2016 kamen 3.214 Menschen bei Unfällen auf deutschen Straßen ums Leben. Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes ging die Zahl der tödlich Verunglückten gegenüber 2015 um 7,1 Prozent zurück. Die Zahl der Verletzten stieg um 0,8 Prozent auf rund 396.700.

Die Polizei registrierte insgesamt rund 2,6 Millionen Verkehrsunfälle. Gegenüber 2015 eine Zunahme von 2,8 Prozent. Während die Zahl der reinen Sachschadensunfälle um 3,1 Prozent auf etwa 2,3 Millionen stieg, erhöhte sich die Summe der Unfälle, bei denen Personen zu Schaden kamen, um 0,8 Prozent auf 308.200.

Eine negative Bilanz weist der Radverkehr auf. Es sind 15 Menschen mehr auf dem Sattel ums Leben gekommen als im Vorjahr. Klar, man muss in Relation setzen, dass die Zahl der Radfahrenden stetig zunimmt – sei es auf dem Weg zur Arbeit oder aus Spaß an der Bewegung an der frischen Luft; Rad fahren hält gesund und schont die Umwelt. Speziell bei der älteren Generation liegen E-Bikes im Trend. Durch die Unterstützung des Elektromotors können auch größere Entfernungen zurückgelegt werden, steile Anstiege verlieren ihren Schrecken, der Transport von Einkäufen lässt sich leichter bewältigen. Nicht nur für ältere Radfahrende ist der elektrische Rückenwind angenehm.

Einsteiger sind sich des Risikos einer erhöhten Verletzungsschwere aufgrund höherer Geschwindigkeiten allerdings oft nicht bewusst. Es kommt darauf an, sich gut vorzubereiten, auf keinen Fall sollte man einfach aufsteigen und losfahren. Die örtlichen Verkehrswachten und der ADFC bieten zum Beispiel spezielle Rad- beziehungsweise Pedelec-Kurse an. Hier kann das Bremsen, Schalten, Anfahren und Kurvenfahren geübt werden, bevor es in den Realverkehr geht.

Tipps zum sicheren Fahren mit dem Fahrrad und dem E-Bike gibt auch die DVR-Broschüre „Sicher Rad fahren mit und ohne Elektroantrieb“, die kostenlos unter www.dvr.de bestellt oder heruntergeladen werden kann.

Radfahrende können selbst etwas tun, um sicherer unterwegs zu sein: einen Fahrradhelm tragen, sich gut sichtbar machen und regelkonform verhalten. Darüber hinaus kommt es auf ein partnerschaftliches und rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr an. Dann kann es hoffentlich gelingen, die Zahl der Opfer im Jubiläumsjahr „200 Jahre Fahrrad“ wieder zu reduzieren.

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



Sven Rademacher, Chefredakteur
srademacher@dvr.de



„Sicher Rad fahren mit und ohne Elektroantrieb“



Sicher Rad fahren mit und ohne Elektroantrieb

Viele Menschen sind täglich mit dem Fahrrad unterwegs – ohne, aber auch mit Zusatzantrieb. Doch wie verhält man sich richtig? Diese Broschüre gibt Tipps zum sicheren Radfahren und zum Kauf sowie zur Technik von Elektrofahrzeugen.

Kostenfreie Bestellung unter: radverkehr@dvr.de

DVR Deutscher Verkehrssicherheitsrat Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur UKIBG adfc ExtraEnergy.org ZIV

Unterstützt von vielen Kooperationspartnern stellt der DVR die neue Broschüre „Sicher Rad fahren mit und ohne Elektroantrieb“ zur Verfügung. In dieser Broschüre werden Informationen und Tipps zur Auswahl und Wartung von Elektrofahrzeugen gegeben. Darüber hinaus werden die wichtigsten Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) erläutert.

Der Absatz von Fahrrädern und Elektrofahrzeugen hat in den letzten Jahren stetig zugenommen. Aktuell geht man von 2,5 Millionen E-Bikes auf deutschen Straßen sowie einem Fahrradbestand von rund 72 Millionen aus.

Mit der zunehmenden Lust am Radeln ist jedoch zu befürchten, dass die Anzahl der Fahrradunfälle weiter steigen wird. Während die Zahl der Unfälle mit Personenschaden seit dem Jahr 2000 insgesamt um circa 15 Prozent zurückgegangen ist, blieb die Anzahl der Unfälle mit Radverkehrsbe- teiligung konstant oder nahm sogar leicht zu.

Inhaltsverzeichnis

EDITORIAL	2
RUNDSCHAU	3
AKTUELL	6
MITGLIEDER	8
IM BLICKPUNKT	12
JOURNAL	16
INTERVIEW	22
EUROPA	25
WISSENSCHAFT	26
IMPRESSUM	27

Quo vadis Verkehrssicherheit?

Parlamentarischer Abend von DVR und DVW



Diskutierten die mediale Darstellung von Verkehrssicherheitsthemen (v.l.n.r.): Siegfried Brockmann, Stefan Jacobs, Jan Boris Wintzenburg und Matthias Roeser Fotos: Jürgen Gebhardt

In wenigen Monaten endet die 18. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages. Konnte in diesen vier Jahren die Verkehrssicherheit erhöht werden? Ist man dem Ziel, in der Dekade bis 2020 die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um 40 Prozent zu senken, nähergekommen?

Unter dem Motto „Da geht noch was – Verkehrssicherheit und Politik“ diskutierten der DVR und die Deutsche Verkehrswacht (DVW) im Rahmen eines Parlamentarischen Abends am 8. März 2017 in der Hessischen Landesvertretung in Berlin über Potenziale, die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Durchwachsene Bilanz

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf bedauerte bei der Begrüßung der rund 180 Gäste aus Politik, Wissenschaft und Verbänden, dass wichtige Projekte wie die Einführung von Alko-Interlocks (atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperrn) oder die Lernzeitverlängerung für junge Fahrer in der Hochrisikophase politisch nicht umgesetzt wurden.

Damit sei jetzt im Endspurt der Legislaturperiode auch nicht mehr zu rechnen.

Er dankte allen Akteuren, die sich im Sinne der Vision Zero für die Verkehrssicherheit engagiert haben: „Wenn Sie sich für die Vision Zero einsetzen, retten Sie Leben. Hören Sie nicht auf damit.“

Gastgeberin Dr. Bernadette Droste, Dienststellenleiterin der Hessischen Landesvertretung, meinte angesichts der Unfallzahlen 2016, die zwar einen Rückgang bei den Getöteten um 7,1 Prozent auf 3.214 aufweisen, dass man den Status quo nicht akzeptieren könne. „Da geht noch was“, sagte sie getreu dem Motto des Abends.

40-Prozent-Ziel kaum zu erreichen

In einem Parforceritt beleuchtete Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV), schlaglichtartig zentrale Aspekte der Verkehrssicherheitsarbeit. Mit Blick auf das Referenzjahr 2010 für die Dekade

2011 bis 2020 sei das damit verbundene Reduktionsziel bei den Getöteten um 40 Prozent kaum zu erreichen.

Lobend erwähnte der Unfallforscher die Initiativen in Brandenburg und Niedersachsen, mit Tempolimits und Schutzplanken gegen die hohe Unfallgefahr auf Landstraßen vorzugehen.

Die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs gehe leider mit deutlich erhöhten Unfallzahlen einher, auch bezogen auf Pedelecs. Hier seien besonders ältere Menschen betroffen, die per se eine hohe Verletzlichkeit mitbringen. Für Radfahrende sowie Fußgängerinnen und Fußgänger sei gute Sichtbarkeit ein wichtiger Unfallschutz.

„Die Umkehr der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h ist nicht die alleinige Lösung aller Probleme“, sagte der Unfallforscher. Gleichwohl könnten mit Tempo 30 rund ein Drittel aller schweren Fußgängerunfälle verhindert oder zumindest abgeschwächt werden. Bei Unfällen



Staatsminister Tarek Al-Wazir (l.) im Gespräch mit DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner (r.)

zwischen Pkw- und Radfahrenden liege das Reduktionspotenzial nur bei elf Prozent.

Junge Menschen im Fokus

Für die Hochrisikogruppe der jungen Fahrerinnen und Fahrer seien in der Vergangenheit erfolgreiche Maßnahmen eingeführt worden, wie zum Beispiel das Begleitete Fahren ab 17 oder das Alkoholverbot in der Probezeit. „Die Bemühungen für die jüngeren Verkehrsteilnehmer müssen in der nächsten Legislaturperiode weiter vorangetrieben werden“, appellierte Brockmann in Richtung Politik.

Das Lesen und Schreiben von Textnachrichten könne von der Polizei kaum kontrolliert werden, meinte Brockmann mit Blick auf das zunehmende Problem der Ablenkung am Steuer. Kritisch betrachtete er den Referentenentwurf aus dem Bundesverkehrsministerium zur Neufassung des sogenannten Handyparagrafen in der Straßenverkehrsordnung (StVO). Die angemessene Zeitspanne der Blickführung auf das

Smartphone sei nun wirklich nicht zu kontrollieren. „Ich hoffe, das wird noch geändert, denn ansonsten kommt auf Polizisten, Anwälte und Richter jede Menge Arbeit zu“, sagte der Experte.

Klare politische Aussagen fehlen

In der anschließenden von Marco Seiffert (Rundfunk Berlin-Brandenburg) moderierten Podiumsdiskussion mit Journalisten wurde deutlich, dass Beiträge rund um das Thema Verkehrssicherheit bei den Lesern und Leserinnen ähnlich beliebt seien wie Fußballgeschichten. Vermisst werden klare politische Statements. „Gerade bei heiklen Themen fehlen mir deutliche Aussagen der Politiker“, sagte Jan Boris Wintzenburg vom „stern“. Er wünsche sich 25 Politiker, die postulieren: „Ich bin für ein Alkoholverbot am Steuer.“

Außerdem mangle es im politischen Raum an der Kommunikation. „Der Wissensaustausch zwischen den Bundesländern lässt zu wünschen übrig“, stellte Matthias Roeser vom „Verkehrsbrief“ fest. Es gebe erfolgreiche

Aktionen und Initiativen in einzelnen Ländern und man frage sich, warum diese nicht übertragen werden.

Stefan Jacobs, „Der Tagesspiegel“, kümmert sich um Verkehrsthemen in der Hauptstadt und stellt zumindest für seine Zeitung eine Zunahme der Berichterstattung fest.

Aufmerksamkeit im Vordergrund

Im Interview mit Marco Seiffert sagte Tarek Al-Wazir, Staatsminister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung des Landes Hessen, für ihn sei die Aufmerksamkeit im Straßenverkehr ein zentrales Thema. „Hessen hat sich für die Jahre 2015 bis 2020 ein Reduktionsziel bei den Getöteten von 25 Prozent gesetzt“, erläuterte der Minister. Der Schutz von Fußgängern und Fußgängerinnen sowie Rad- und Motorradfahrenden stehe für ihn im Vordergrund. Erfreut zeigte sich Al-Wazir über den ersten Platz Hessens im Bundesländerindex Mobilität, bei dem auch die Verkehrssicherheit gemessen wird.

In seinem Schlusswort betonte DVW-Präsident Professor Kurt Bodewig, dass es auch künftig für alle Beteiligten darauf ankomme, weiterhin alles zu unternehmen, die Verkehrssicherheit im Sinne der Vision Zero zu erhöhen. „Dafür ist es notwendig, die Fakten zu kennen, wenn wir Lösungen finden wollen“, sagte der frühere Bundesverkehrsminister. Weiterhin gehe es darum, die richtigen Botschaften zu setzen. „Gegenseitige Rücksichtnahme und soziale Verantwortung sind zwingende Voraussetzungen für einen sicheren Straßenverkehr“, so Bodewig weiter. Er ist sicher, „die Menschen wollen Veränderung im positiven Sinne“. Deshalb halte er viel von der Idee eines klaren politischen Bekenntnisses zum Beispiel für ein Alkoholverbot am Steuer.

Müdigkeit am Steuer ist gefährlich

Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf“ klärt über mögliche Ursachen auf



Medikamente können müde machen und die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen. Foto: Westend61

Von Anna-Sophie Börries

Müdigkeit am Steuer kann jeden treffen. Daher klärt der DVR mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) sowie weiterer Partner im Rahmen der Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf“ Autofahrer und Autofahrerinnen über die Gefahr von Müdigkeit am Steuer auf und zeigt präventive und akute Gegenmaßnahmen auf.

Risiko Schlafmangel

Das Risiko für Müdigkeit am Steuer kann durch unterschiedliche Faktoren – wie vor allem durch Schlafmangel – erhöht werden. Jeder kennt es, einmal nicht gut schlafen zu können. Dies ist bereits ungünstig für das sichere Führen eines Fahrzeugs. Viele Menschen können jedoch über

einen längeren Zeitraum nicht optimal schlafen, weil sie abends entweder nicht gut einschlafen oder nachts nicht durchschlafen können. Die Gründe sind vielfältig, große Sorgen können ebenso wach halten wie kleine Kinder. Andere Menschen leiden unter Schlafkrankheiten wie etwa der Schlafapnoe, dem nächtlichen Schnarchen mit zusätzlichen Atemstillständen, oder aber dem Restless-Legs-Syndrom, dem Syndrom der unruhigen Beine. Ein durch solche Schlafstörungen und Schlafkrankheiten bedingter regelmäßiger Schlafmangel kann zu einem erhöhten Risiko für Stoffwechsel- und Herzkreislauferkrankungen, zu psychischen Störungen und zu einem Abfall der Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit führen. Letzteres ist besonders beim Autofahren gefährlich, da die aktuelle Geschwindigkeit sowie zurückgelegte und bevorstehende Strecken falsch eingeschätzt werden können.

Jede Stunde mehr mit Schlafmangel erhöht laut der US-amerikanischen „AAA Foundation for Traffic Safety“ das Risiko für einen Verkehrsunfall: Im Vergleich zu einer Schlafdauer von sieben Stunden oder mehr ist nach nur vier bis fünf Stunden Schlaf die Wahrscheinlichkeit 4,3-mal höher, nach weniger als vier Stunden Schlaf ist das Risiko sogar 11,5-mal erhöht. Autofahrer und Autofahrerinnen sollten daher Schlafstörungen ernst nehmen und sich im Bedarfsfall medizinisch untersuchen lassen.

Gefahr durch Medikamente

Die Wahrscheinlichkeit für Müdigkeit am Steuer kann auch durch die Einnahme von Medikamenten erhöht werden. Viele Menschen müssen besonders im Frühjahr mit Beginn der Pollenflugzeit sogenannte Antihistaminika gegen ihre Allergie einnehmen. Antihistaminika, aber auch

Psychopharmaka und einige Schmerzmittel können müde machen, die kognitive Leistungsfähigkeit einschränken und damit die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen.

Dies trifft nach Angaben der Hersteller auf 15 bis 20 Prozent aller zugelassenen Medikamente zu. Autofahrer und Autofahrerinnen sollten daher bei verschreibungspflichtigen, aber auch bei frei verkäuflichen Arzneimitteln mögliche Einflüsse auf ihre Fahrtüchtigkeit abklären. Dies ist insbesondere vor der ersten Anwendung, bei einer Dosissteigerung, bei einer Umstellung oder beim Absetzen von Medikamenten wichtig. Zudem sollten Wechselwirkungen mit anderen Arzneimitteln berücksichtigt werden, da sie mögliche Nebenwirkungen, wie etwa eine verminderte Konzentration und vermehrte Schläfrigkeit, noch verstärken können.

Weitere Informationen unter www.dvr.de/vorsicht-sekundenschlaf

Die Autorin ist Referentin im Bereich Öffentlichkeitsarbeit Initiativen/Veranstaltungen beim DVR.
asboerries@dvr.de

Was tun bei Müdigkeit während der Fahrt?

Wer während der Autofahrt müde wird, sollte einen Parkplatz ansteuern, zehn bis 20 Minuten schlafen oder sich an der frischen Luft bewegen. Vor dem Kurzschlaf kann ein Kaffee getrunken werden. Das darin enthaltene Koffein wirkt erst nach 30 Minuten, hindert daher nicht beim Einschlafen, erleichtert aber das Wachwerden und verstärkt so den Erfrischungseffekt. Dies gilt allerdings nur in Kombination mit dem Kurzschlaf, denn Kaffee allein ersetzt den Kurzschlaf nicht.

„German Road Safety“ mit Verkehrssicherheitspreis ausgezeichnet

Mit der Initiative „German Road Safety“ setzt sich der DVR, unterstützt durch die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), für die sichere Teilhabe von Geflüchteten am Straßenverkehr ein. Nun wurde das Projekt mit dem „Mobility& Safety Award“ von HUK-Coburg und auto motor und sport geehrt. Zentrales Element der Kampagne ist eine mehrsprachige Smartphone-App für iOS und Android, die in einfachen Texten auf Deutsch, Englisch und Arabisch sowie mit Bildern die wichtigsten Verkehrszeichen und elementare Regeln im Straßenverkehr vermittelt. Eine Internetseite sowie Broschüren und Arbeitsmaterial

in verschiedenen Sprachen runden das Angebot ab. Der Verkehrssicherheitspreis wurde im Rahmen des auto motor und sport-Kongresses 2017 verliehen.

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf bekräftigte die Zielsetzung des Projektes: „Die Auszeichnung ist für uns eine große Ehre und eine ganz besondere Freude. Bundesweit engagieren sich viele ehrenamtlich Aktive in der Mobilitätsunterstützung für Geflüchtete. Der Preis rückt damit auch dieses großartige Engagement in den Blickpunkt.“



Bei der Ehrung in Stuttgart (v.l.n.r.): Klaus-Jürgen Heitmann (Vorstand der HUK-COBURG), DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf, Tim Ramms (Leiter des Geschäftsbereichs Automobil und Mitglied der Geschäftsleitung Motor Presse Stuttgart) Foto: Ralf Bußmann/SW MEDIA

BMVI-Dossier „Sicherheit im Straßenverkehr“



TV-Moderator Ralph Caspers Foto: BMVI

Ein Dossier des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bietet umfassendes Lehr- und Lernmaterial zu Kernthemen der Verkehrssicherheitserziehung. Auf der Plattform www.lehrer-online.de stehen Lernmodule zu den Kernthemen Ablenkung sowie Alkohol und Drogen im Straßenverkehr zum kostenlosen Download bereit. Für das Jahr 2017 sind weitere Themen geplant.

Videoclips mit dem bekannten Fernsehmoderator Ralph Caspers führen unterhaltsam und lehrreich in das jeweilige Thema ein. Die Lernmodule sind so konzipiert, dass sie in verschiedenen Schulformen, aber auch im Rahmen von anderen Veranstaltungen und Aktionen zur Verkehrssicherheit angewendet werden können. Alle Unterrichtsmaterialien können je nach Zeitrahmen und Leistungsniveau der Schülerinnen und Schüler individuell angepasst werden.

Dossier „Sicherheit im Straßenverkehr“:
www.lehrer-online.de/fokusthemen/dossier/dossier-sicherheit-im-strassenverkehr/

YouTube-Kanal des BMVI:
www.youtube.com/playlist?list=PLXkT5dw2srUi_TkueOIQeYBE75DFStCd3

Start der „Aktion MAX“ im Frankfurter Römer

Die Präventionskampagne „MAXimal mobil bleiben – mit Verantwortung!“ möchte Menschen ab 65 Jahren zur größtmöglichen Verkehrssicherheit bei gleichzeitiger maximaler Mobilität verhelfen. Die Auftaktveranstaltung fand am 17. Februar 2017 im Frankfurter Römer statt.

Peter Feldmann, Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt, unterstrich in seiner Rede die Bedeutung von Respekt, Anerkennung und Verantwortung für eine gleichberechtigte Teilhabe älterer Menschen. Polizeipräsident Gerhard Bereswill machte deutlich, dass die Einbindung sowie die Unterstützung der Generation 65+ eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe sei. Auf der Veranstaltung standen vor allem die Netzwerkarbeit sowie der Transfer unter den Aktionspartnern im Vordergrund. Viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer

nutzten die Gelegenheit, um wichtige Kontakte zu knüpfen und neue Ideen zu entwickeln.

An einem der Info-Stände ließ der Polizeipräsident seinen Blutzuckerspiegel messen, um zu unterstreichen, dass freiwillige und regelmäßige Gesundheitsüberprüfungen nicht wehtun. Hierin liegt gleichzeitig ein wesentlicher Baustein der „Aktion MAX“, die alle Verkehrsteilnehmende – egal ob zu Fuß, mit dem Fahrrad, Bus und Bahn oder dem Pkw – dazu animieren soll, sich regelmäßig untersuchen zu lassen.

Darüber hinaus bietet die Frankfurter Polizei zusammen mit ihren Partnern ein breites Portfolio an kostenlosen Schulungen, Workshops und Aktionen sowie die Möglichkeit, einen Alterssimulationsanzug auszuprobieren.

Unfallkommissionen stärken

ADAC-Expertenreihe 2017: Verkehrssicherheit in Städten und Gemeinden



Schwere Unfälle können durch wirksame Maßnahmen vermieden werden. Foto: benjaminolte - Fotolia

Erfolgreiche kommunale Verkehrssicherheitsarbeit umfasst Verkehrserziehung und -überwachung ebenso wie eine bedarfsgerechte Infrastrukturplanung und die Organisation des Verkehrsablaufs. Dabei hat die Infrastruktur einen besonders großen Einfluss darauf, ob Menschen sich im Straßenverkehr richtig und angemessen verhalten. Dies gilt gleichermaßen für motorisierte und nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende. Innerhalb der Expertenreihe 2017 lud der ADAC nach Dortmund ein, um mit rund 200 Fachleuten über Möglichkeiten zu diskutieren, wie die innerörtliche Verkehrsinfrastruktur sicherer gestaltet werden kann und welche aktuellen Herausforderungen beim Faktor Mensch berücksichtigt werden müssen.

Dr. Detlev Lipphard, Referatsleiter für Straßenverkehrstechnik beim DVR,

stellte die Unfallkommissionen als Kernbestandteil des Gesamtkonzeptes „Sichere Straßen“ vor. Die rund 500 Fachgremien in Deutschland ermitteln Besonderheiten, die in der Summe dazu führen, dass es immer wieder an den gleichen Stellen zu Unfällen kommt. Sie bestehen aus Vertreterinnen und Vertretern von Polizei, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden oder Gemeinde- und Stadträten. Jede Unfallkommission berät nicht nur, sondern ist auch dazu verpflichtet, beschlossene Maßnahmen umzusetzen. Eine wesentliche Grundlage für die Arbeit der Unfallkommissionen stelle das Regelwerk „Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen“ (M Uko) dar. Dies, so Dr. Lipphard, sei jedoch erst in jedem zweiten Bundesland per Erlass vorgeschrieben. Eine zentrale Steuerung durch die Länder sei hier wünschenswert.

Als praxisorientiertes Instrument führte Dr. Lipphard den Maßnahmenkatalog gegen Unfallhäufungen (MakaU) an. Der Katalog basiert auf aktuellen wissenschaftlichen und praktischen Erkenntnissen und erlaubt eine fokussierte Bekämpfung von Unfallhäufungen. Er ist kostenlos online unter makau.bast.de verfügbar. „Große Unfallhäufungsstellen“, schränkte Dr. Lipphard ein, „lassen sich zwar nicht immer komplett beseitigen, doch können schwere Unfälle durch wirksame Maßnahmen vermieden und Brennpunkte wesentlich entschärft werden.“ Als Problemfelder machte Dr. Lipphard eine oft schwache finanzielle Unterstützung der Unfallkommissionen beim Umsetzen der Maßnahmen und zudem eine hohe Fluktuation der Mitglieder sowie mangelnde Fortbildungen aus.

Schreiben für Verkehrssicherheit – Jugend übernimmt Verantwortung

Preisverleihung im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur



Ehrung für die Nachwuchsjournalisten in Berlin Foto: Jürgen Gebhardt

Von Hendrik Pistor

Vier Schulklassen aus Bayern, Thüringen und Baden-Württemberg wurden am 15. Februar 2017 im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ausgezeichnet. Die Schüler hatten im Rahmen des Projekts „Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung“ zu Themen der Verkehrssicherheit recherchiert und Texte geschrieben. In Kooperation mit verschiedenen Regionalzeitungen entstanden daraus ganzseitige Zeitungsseiten, die im Sommer 2016 veröffentlicht wurden. Rund 700 Schülerinnen und Schüler an 24 Schulen hatten an dem Wettbewerb teilgenommen, die drei besten Seiten können sich über je 500 Euro für die Klassenkasse freuen, eine weitere Seite wurde mit einem Sonderpreis und 250 Euro geehrt.

Verantwortung, Sicherheit und Erste Hilfe hatte sich die Gewinnerklasse der Staatlichen Berufsbildenden Schule Wirtschaft und Verwaltung aus Gera als Thema gewählt. Auf ihrer Seite geben sie nicht nur wertvolle Tipps zur Ersten Hilfe, sondern widmen sich auch der Perspektive der professionellen Rettungskräfte auf den Straßenverkehr.

„Hilfe, plötzlich dreht sich alles“ erkannten die Schülerinnen und Schüler des E.T.A.-Hoffmann-Gymnasiums aus Bamberg. Sie stellten nicht nur klar die Gefahren und Unfallrisiken von Alkohol im Straßenverkehr dar, sondern berichteten auch anschaulich von den konkreten Beeinträchtigungen, die sie im Selbstversuch – unalkoholisch mit einer Rauschbrille – erleben konnten.

„Mit steigender Geschwindigkeit erhöht sich die Gefahr“ haben die Schülerinnen und Schüler des Käthe-Kollwitz-Gymnasiums in Lengsfeld am Stein ihre Gewinnerseite überschrieben. Als Beispiel dafür beschäftigte sich die Klasse mit Wildunfällen, bei denen geringe Geschwindigkeit nicht nur Zeit zum richtigen Reagieren lasse, sondern auch zu geringeren Schäden und Verletzungen führe, falls es doch zum Unfall kommt.

Ein besonders komplexes und zukunftsträchtiges Thema hat sich das Bodensee-Gymnasium in Lindau gewählt und dafür einen Sonderpreis erhalten: Fahrerassistenzsysteme. Diese seien nicht nur ein „Weckruf für Schlafmützen“, wie die Schülerinnen und Schüler schreiben, sondern ein wichtiges Hilfsmittel, um Unfälle zu vermeiden. Dabei erklären die Texte nicht nur

wichtige technische Hintergründe. Sie betonen auch, dass die Fahrenden dennoch immer die Kontrolle behalten und damit auch die Verantwortung.

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Norbert Barthle lobte in seiner Ansprache die individuelle Auseinandersetzung der jungen Autoren und Autorinnen mit sicherem Fahren und die kreativen Ideen der Teilnehmenden. Er wies dabei besonders auf die Chancen der Digitalisierung zur Verhütung von Unfällen hin, aber auch auf den Faktor Mensch. Es komme entscheidend auf Verhalten, Rücksichtnahme und Hilfsbereitschaft des Einzelnen an.

DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner machte auf das hohe Unfallrisiko von jungen Menschen im Straßenverkehr aufmerksam, dass bei Fahranfängerinnen und -anfängern

rund doppelt so hoch sei wie beim Rest der Bevölkerung. Er würdigte darum besonders, dass die Teilnehmenden durch ihre Arbeit gezeigt hätten, dass sie selbst viel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen wollen und sich und andere zu einer sicheren Teilnahme am Straßenverkehr motivieren.

Die journalistische Leistung der Schüler würdigte Dr. Gernot Sittner, Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft „Kavalier der Straße“. Der Initiator des Projekts lobte, wie sich die Gewinnerklassen selbst in der Praxis kundig gemacht und ihre Erfahrungen eingebracht haben.

Der Wettbewerb „Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung“ widmet sich seit 2007 der Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen und Berufsschulen. Für den Projektzeitraum erhalten die teilnehmenden

Schülerinnen und Schüler kostenlos ihre Lokalzeitung und beschäftigen sich sowohl mit journalistischen Prinzipien als auch mit Fragen der Verkehrssicherheit in ihrem Umfeld. Für die eigenen Themenseiten recherchieren sie zu selbstgewählten Themen und setzen sich kreativ und journalistisch mit ihnen auseinander. Ihre Ergebnisse werden aufbereitet und als Schwerpunktseiten in den beteiligten regionalen Tageszeitungen veröffentlicht.

„Vorfahrt für sicheres Fahren“ ist eine gemeinsame Aktion des DVR, der Unfallkassen und gewerblichen Berufsgenossenschaften, der Initiative „Kavalier der Straße – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen“ und des Aachener IZOP-Instituts.

Der Autor ist Referatsleiter Junge Kraftfahrer beim DVR.

hpistor@dvr.de

TÜV SÜD: Medizinischer Cannabis kann Fahrtauglichkeit beeinträchtigen

Medizinischer Cannabis (THC) kann bei chronischen Krankheiten helfen, die Beschwerden zu lindern. Für Patientinnen und Patienten ist nach einem Konsum die Teilnahme am Straßenverkehr allerdings bedenklich, da THC die Fahrtauglichkeit erheblich beeinträchtigen kann. TÜV SÜD erläutert mögliche medizinische Auswirkungen und appelliert an die Eigenverantwortlichkeit der Konsumenten.

Grundsätzlich sei davon auszugehen, dass ärztlich verordnete Mengen nicht über die gewünschte Wirkung, zum Beispiel die Schmerzlinderung, hinausgingen. Dennoch

könnten Nebenwirkungen wie Müdigkeit oder Konzentrationsschwächen auftreten. Mehr Vorsicht sei geboten, wenn Konsum und Dosierung in Eigenverantwortung erfolgen und das Medikament über die Atmung eingenommen werde. Dabei ist die Wirkstoffaufnahme von der Inhalationstiefe abhängig und somit schwieriger zu kontrollieren.

Aufgrund der individuellen Reaktion auf THC kann schwierig pauschal beurteilt werden, ab wann eine verkehrssicherheitsrelevante Beeinträchtigung besteht. TÜV SÜD rät, im Zweifel das Auto stehen zu lassen.



Medizinischer Cannabis: auf Nebenwirkungen achten Foto: Pixabay

„Einmal riskiert – viel verloren?“*)

Zu den außerstrafrechtlichen Folgen einer Trunkenheitsfahrt im öffentlichen Straßenverkehr



Hohe Risiken bei Alkohol am Steuer Montage: VKM

von Dr. Dela-Madeleine Halecker

I. Einleitung

Der Anstoß für das Thema meines Referates ergab sich eher zufällig: Einem Mandanten war durch rechtskräftigen Strafbefehl wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 Strafgesetzbuch (StGB) neben einer verhängten Geldstrafe die Fahrerlaubnis entzogen worden unter Anordnung einer Sperrfrist von neun Monaten (§§ 69 Abs. 1, 2 Nr. 2, 69a Abs. 1 StGB).

Das Besondere an diesem Fall – der Mandant suchte anwaltlichen Rat in einer arbeitsrechtlichen Angelegenheit, denn er war von seinem Arbeitgeber fristlos gekündigt worden. Der Grund: Die Entziehung der Fahrerlaubnis.

Was leider viel zu selten im Fokus der öffentlichen Wahrnehmung steht, ist der Umstand, dass eine

Trunkenheitsfahrt neben strafrechtlichen Sanktionen eine Vielzahl anderweitiger rechtlicher Nachteile für den Täter zur Folge haben kann. Auf einige soll nachfolgend etwas näher eingegangen werden. Denn das Wissen, dass dem Täter einer Trunkenheitsfahrt zum Beispiel die Kündigung seines Arbeitsplatzes oder der Verlust versicherungsrechtlicher Ansprüche drohen kann, dürfte unter den Verkehrsteilnehmern einen wertvollen präventiven Nebeneffekt für die Verkehrssicherheit entfalten, auch wenn die einschlägigen Normen nicht in erster Linie diesem Zweck dienen.

II. Fristlose Kündigung gemäß § 626 Abs. 1 BGB

Nach § 626 Abs. 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) kann das Arbeitsverhältnis aus wichtigem Grund fristlos gekündigt werden, wenn Tatsachen vorliegen, aufgrund derer dem Arbeitgeber die Fortsetzung des Arbeitsverhältnisses nicht zugemutet

werden kann¹. Dabei können wir vernachlässigen, inwieweit das Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) und das Bundespersonalvertretungsgesetz (BPersVG) eine Rolle spielen. Denn daraus resultierende Einschränkungen betreffen das Kündigungsverfahren und ändern nichts an den aus § 626 Abs. 1 BGB herzuleitenden Rechten des Arbeitgebers².

Die rechtliche Überprüfung nach § 626 Abs. 1 BGB erfolgt in zwei Stufen³: Zunächst muss ein Grund vorliegen, der – ohne Berücksichtigung der besonderen Umstände des Einzelfalles – geeignet ist, eine außerordentliche Kündigung zu rechtfertigen.

Sodann wird geprüft, ob dieser Grund im Rahmen der Interessenabwägung unter besonderer Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles die fristlose Kündigung rechtfertigt.

Die Entziehung der Fahrerlaubnis eines Berufskraftfahrers ist nach der Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts geeignet, einen wichtigen Grund zur außerordentlichen Kündigung abzugeben, weil der Arbeitnehmer dadurch seine Arbeitspflicht vorübergehend nicht mehr erfüllen kann und darf⁴. Dies gilt auch dann, wenn das Führen eines Kraftfahrzeugs zwar nicht die Hauptpflicht des Arbeitnehmers darstellt, jedoch zu ihrer Erfüllung erforderlich ist⁵. Folglich kann auch bei einem Außendienstmitarbeiter, dem ein Dienstfahrzeug überlassen wurde und der zumindest zu 50 Prozent seiner Arbeitszeit im Außendienst unterwegs ist, der Entzug der Fahrerlaubnis geeignet sein, eine fristlose Kündigung zu rechtfertigen⁶. Hervorzuheben ist dabei, dass diese Annahme sich nicht nur auf Fälle bezieht, in denen der Berufskraftfahrer während seiner Arbeitszeit mit dem Firmenwagen unter Alkoholeinfluss gefahren ist. Sie gilt selbst dann, wenn die Entziehung

der Fahrerlaubnis auf einer Trunkenheitsfahrt beruht, die außerhalb der Arbeitszeit mit dem eigenen Privat-Pkw durchgeführt wurde⁷.

Ob die Entziehung der Fahrerlaubnis dann tatsächlich die fristlose Kündigung rechtfertigt, entscheidet sich unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalles. Hier fließen Erwägungen ein wie die Notwendigkeit einer vorherigen Abmahnung, bestehende innerbetriebliche Umsetzungsmöglichkeiten im Unternehmen oder ob – soweit vom betroffenen Arbeitnehmer angeboten – evtl. die Ehefrau oder Verwandte als Ersatzfahrende in Betracht kommen⁸.

Das Fahrverbot gemäß § 44 StGB oder nach § 25 Abs. 1 S. 2 i.V.m. § 24a Abs. 1 Straßenverkehrsgesetz (StVG) fällt in der Praxis nicht so sehr ins Gewicht, weil die Unternehmen in der Regel den betroffenen Arbeitnehmer für die Fahrverbotszeit anderweitig einsetzen können oder der Arbeitnehmer selbst diese Zeit durch die Inanspruchnahme von Urlaub zu überbrücken vermag⁹.

Ergänzend sei erwähnt, dass eine (private) Trunkenheitsfahrt auch unabhängig von der Entziehung der

Fahrerlaubnis unter bestimmten Voraussetzungen eine fristlose Kündigung rechtfertigen kann. Und zwar dann, wenn sich die Trunkenheitsfahrt als eine erhebliche Verletzung einer arbeitsvertraglichen Pflicht darstellt¹⁰.

III. Arbeitslosenversicherung

Wer nun aber tatsächlich seinen Arbeitsplatz wegen einer Trunkenheitsfahrt verliert und nicht sofort eine neue Tätigkeit findet, den führt sein Weg zwangsläufig zum Arbeitsamt, um Arbeitslosengeld zu beantragen. Und hier kann nunmehr die Verhängung einer Sperrfrist bis zu zwölf Wochen gemäß § 159 Abs. 1 Nr. 1 S. 2, Abs. 3 SGB III drohen, wenn der Arbeitnehmer den Verlust des Arbeitsplatzes zu vertreten hat (sog. Arbeitsaufgabe). Fahrlässigkeit genügt insoweit. In der Regel wird dies in der Praxis eher weniger eine Rolle spielen, weil der Arbeitgeber oftmals im Gegenzug des Verzichts einer Kündigungsschutzklage durch den Arbeitnehmer irgendeinen unfähigen Grund angeben wird, der zur Auflösung des Arbeitsverhältnisses geführt hat.

Gut beraten ist der Arbeitgeber mit dieser Vorgehensweise allerdings nicht, denn das Verschweigen des



Eine Fahrt unter Alkoholeinfluss kann gravierende Folgen haben. Foto: lassedesignen - Fotolia

tatsächlichen Entlassungsgrundes kann unter Umständen eine deliktische Haftung gegenüber dem neuen Arbeitgeber gemäß § 823 Abs. 1 BGB begründen, wenn dieser durch eine erneute Alkoholtat des Arbeitnehmers einen Schaden erleidet.

Erlangt indes das Arbeitsamt Kenntnis davon, dass der Arbeitnehmer wegen einer Trunkenheitsfahrt beziehungsweise einer damit verbundenen Entziehung der Fahrerlaubnis fristlos gekündigt worden ist, rechtfertigt dies die Verhängung einer Sperrfrist von zwölf Wochen. So beispielsweise gegenüber einem Omnibus-¹¹ und Taxifahrer¹², die jeweils wegen einer privaten Trunkenheitsfahrt und des damit verbundenen Verlustes der Fahrerlaubnis fristlos gekündigt worden sind.

IV. Rentenversicherung

Wie verhält es sich nun, wenn eine Trunkenheitsfahrt zu einem Verkehrsunfall führt, in dessen Folge der Kraftfahrzeugführer einen Dauerschaden davonträgt? Hier kommt ein Antrag auf Rente wegen Erwerbsminderung (vgl. § 43 Abs. 1, 2 SGB IV) in Betracht, bei dem es die Möglichkeit des Ausschlusses einer Rentenleistung nach §§ 103, 104 Sozialgesetzbuch (SGB) VI zu beachten gilt. Danach kann eine Rente wegen Erwerbsminderung versagt werden, wenn der Versicherungsnehmer die für die Rentenleistung erforderliche gesundheitliche Beeinträchtigung entweder absichtlich herbeigeführt hat (§ 103 I SGB VI) oder sich bei einer Handlung zugezogen hat, die nach strafgerichtlichem Urteil ein Verbrechen oder vorsätzliches Vergehen ist (§ 104 I SGB VI). Die erstgenannte Ausschlussmöglichkeit spielt für den Täter einer Trunkenheitsfahrt praktisch keine Rolle. Denn in den seltensten Fällen konsumiert der Täter den Alkohol in der Absicht, im Zustand der Fahrunsicherheit Opfer eines Verkehrsunfalles mit erlittenen Dauerschäden zu werden, um

auf diesem Wege für den Rest seines Lebens Versichertenrente zu erhalten.

Relevant ist indes der zweite mögliche Ausschlussgrund nach § 104 I SGB VI, der im Falle der Verurteilung wegen einer vorsätzlichen Trunkenheitsfahrt i.S.d. §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a, 316 StGB durchaus einschlägig sein kann¹³. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass die sich aus § 104 SGB VI ergebenden Rechtsfolgen nicht zwingend sind. Vielmehr ist seitens des Rentenversicherungsträgers bei der Entscheidung über die Versagung der Rente nach pflichtgemäßem Ermessen eine Abwägung der Gesamtumstände vorzunehmen. Dabei sind einerseits das Prinzip der sozialen Vorsorge sowie die grundsätzliche Wertneutralität des Rentenversicherungsrechts und andererseits das Eigenverschulden auf Seiten des Versicherten zu berücksichtigen ...¹⁴

V. Gesetzliche Unfallversicherung

Kommen wir abschließend zum Bereich der gesetzlichen Unfallversicherung. Hier gibt es eine mit dem Rentenversicherungsrecht vergleichbare Ausschlussmöglichkeit gemäß § 101 II SGB VII. Danach können Leistungen aus der gesetzlichen Unfallversicherung ganz oder zum Teil versagt werden, wenn der Versicherungsfall bei einer vom Versicherten begangenen Handlung eingetreten ist, die nach rechtskräftigem strafgerichtlichen Urteil ein Verbrechen oder vorsätzliches Vergehen ist.

In der Praxis spielt dieser Ausschluss jedoch selten eine Rolle, weil im Falle einer Trunkenheitsfahrt eher ein anderes Instrumentarium in den Mittelpunkt der rechtlichen Betrachtung rückt – die sogenannte Unfallkausalität. Darunter wird der ursächliche Zusammenhang zwischen der versicherten Verrichtung zur Zeit des Unfalls und dem Unfallereignis verstanden¹⁵. Die Unfallkausalität zählt zu den anspruchsbegründenden

Voraussetzungen und ist folglich bereits bei der Frage zu erörtern, ob überhaupt der Versicherungsfall eingetreten ist – anders gesagt, ein Arbeitsunfall i.S.d. § 8 I S. 1 SGB VII vorliegt¹⁶. Und im Rahmen dieser Prüfung kann es sich nachteilig auswirken, wenn der Versicherte auf dem Arbeitsweg mit dem Kraftfahrzeug verunglückt und sich herausstellt, dass er unter Alkoholeinfluss gefahren ist¹⁷.

Zwar ist nach der Rechtsprechung des Bundessozialgerichts grundsätzlich von einer Unfallkausalität auszugehen, wenn der Versicherte auf dem Weg zur Arbeit verunglückt. Denn oft sei kein Grund zu erkennen, warum sich der Unfall gerade jetzt und so zugetragen hat wie bei dem bekannten „Stolpern über die eigenen Füße“ auf einem versicherten Weg¹⁸. Jede andere Betrachtung würde den Unfallversicherungsschutz und die mit ihm verfolgten Ziele des sozialen Schutzes und des Betriebsfriedens leerlaufen lassen¹⁹.

Tritt jedoch eine konkurrierende Ursache hinzu, so muss in einem weiteren Prüfungsschritt geklärt werden, ob die versicherte Ursache nach der sogenannten Theorie der wesentlichen Bedingung für das Unfallgeschehen wesentlich bleibt²⁰. Und als eine solche konkurrierende Ursache ist die Alkoholisierung des Versicherten in Betracht zu ziehen. Denn der alkoholbedingte Leistungsabfall kann derart stark sein, dass ihm im Vergleich zur versicherten Ursache – hier dem Zurücklegen des Weges – überragende Bedeutung für das Eintreten des Unfallereignisses beizumessen und die versicherte Ursache somit nicht mehr als wesentlich für das Unfallereignis zu bewerten ist²¹.

Ein typischer Anwendungsfall für die alkoholbedingte Herabsetzung der Leistungsfähigkeit ist die eingeschränkte Fahrsicherheit von Kraftfahrern, weil der Alkoholenuss ihre Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit

beeinträchtigt. Im Falle absoluter Fahr-unsicherheit, also ab einer Blutalko-holkonzentration (BAK) von 1,1 Pro-mille wird vermutet, dass die Folgen des Alkoholkonsums für die Verursa-chung des Unfalls von überragender Bedeutung waren. Konsequenz: Die Unfallkausalität zwischen versicherter Tätigkeit (Fahrt zur Arbeit und Unfal-lereignis) ist zu verneinen, womit das Unfallereignis keinen Arbeitsunfall dar-stellt. Damit scheidet Ansprüche (auch der Hinterbliebenen) auf Leistungen aus der Unfallversicherung aus²³.

VI. Fazit

Bereits dieser kurze Überblick zeigt deutlich auf, wer einmal das Risiko eingeht, im alkoholisierten Zustand ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßen-verkehr zu führen, handelt sich neben strafrechtlichen Sanktionsmöglichkei-ten unter Umständen eine Reihe wei-terer erheblicher rechtlicher Nachteile ein. Er kann also in der Tat sehr viel ver-lieren. Und gerade deshalb sollte dieser Aspekt vermehrt in das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer verankert wer-den, dürfte er doch unter dem Blickwin-kel der Verkehrssicherheit einen wert-vollen präventiven Effekt entfalten.

Die Autorin ist Rechtsanwältin mit den Interessenschwerpunkten Straf-, Ver-kehrs- und Arbeitsrecht sowie Akademi-sche Mitarbeiterin an der Europa-Univer-sität Viadrina Frankfurt (Oder). Darüber hinaus ist sie Mitglied des Juristischen Beirates des DVR.



Dr. Dela-Madeleine Halecker Foto: privat

¹ Bei diesem Beitrag handelt es sich um die gekürzte und um Fußno-ten ergänzte schriftliche Fassung eines Vortrages der Autorin auf der 2. Juristischen Fachkonferenz des Deutschen Verkehrssicherheitsrates am 14. November 2016 in Berlin. Der Vortragstil wurde beibehalten.

² Niemann in Müller-Glöge/Preis/I. Schmidt (Hrsg.), Erfurter Kommen-tar zum Arbeitsrecht, 17. Aufl. 2017, BGB, § 626 Rn. 1.

³ Siehe hierzu § 103 Abs. 1 BetrVG (Zustimmungserfordernis des Betriebsrates bei fristloser Kündigung eines Betriebsratsmitgliedes) und § 108 BPersVG (Zustimmungserfordernis des Personalrates bei fristloser Kündigung einer Personalratsmitgliedes). Das Kündigungsschutzgesetz (vgl. § 15 KSchG) beinhaltet einen Sonderkündigungsschutz im Falle der fristgemäßen Kündigung eines Personalvertretungsmitglieds.

⁴ Vgl. LAG Schleswig-Holstein, NZA-RR 2014, 582.

⁵ BAG, Urt. v. 05.06.2008 – 2 AZR 984/06, juris; BAG, Urt. v. 14.02.1991 – 2 AZR 525/90, juris; BAGE 30, 309, 309, jeweils m.w.Nw.

⁶ BAG, Urt. v. 14.02.1991 – 2 AZR 525/90, juris.

⁷ LAG Schleswig-Holstein, Urt. v. 16.06.1986 – 4 (5) Sa 684/85, juris; vgl. auch LAG Köln, Urt. v. 26.07.2012 – 7 Sa 327/12, juris.

⁸ BAG, Urt. v. 05.06.2008 – 2 AZR 984/06, juris; BAG, Urt. v. 14.02.1991 – 2 AZR 525/90, juris; BAGE 30, 309; LAG Mecklenburg-Vorpommern, Beschl. v. 04.07.2007 – 2 TaBV 5/07, juris; Hessisches LAG, Urt. v. 28.08.2003 – 5 Sa 522/03, juris; LAG Nürnberg, Urt. v. 26.04.2001 – 8 AZR 770/00, juris.

⁹ Siehe hierzu LAG Schleswig-Holstein, NZA-RR 2014, 582.

¹⁰ LAG Mecklenburg-Vorpommern, Urt. v. 16.08.2011 – 5 Sa 295/10, juris. Ergänzend sei hierzu angemerkt, dass den Arbeitnehmer eine Mittei-lungspflicht gegenüber dem Arbeitgeber aus § 241 Abs.2 BGB trifft, sofern die Fahrerlaubnis aufgrund einer alkoholisierten Privatfahrt ent-zogen wird, zumal der Arbeitgeber auch regelmäßig ein haftungs- bzw. versicherungsrechtliches Interesse hieran besitzt, vgl. Kappus, DAR 2015, 766. Siehe hierzu auch BAG, NZA 2016, 1527.

¹¹ Weiterführend hierzu LAG Köln, Urt. v. 08.11.2010 – 2 Sa 612/10, juris (Fristlose Kündigung eines Gefahrguttransporteurs). Beachte in die-sem Zusammenhang auch BAG, NZA 2016, 1527 (Fristlose Kündigung

eines LKW-Fahrers wegen Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG). Siehe zur fristlosen Kündigung eines Autoverkäufers ArbG Düsseldorf, Urt. v. 12.07.2016 – 15 Ca 1769/16, juris (Berufung eingelegt beim LAG Düssel-dorf unter dem Aktz: 13 Sa 746/16).

¹² LSG Baden-Württemberg, NZA 2011, 790.

¹³ LSG Darmstadt, Urt. v. 22.06.2010 – L 6 AL 13/08, juris.

¹⁴ Siehe hierzu LSG Hessen, Beschl. v. 20.11.2014 – L 5 R 129/14, juris, wonach auch die Verwirklichung einer Fahrlässigen Trunkenheitsfahrt i.S.d. § 316 StGB in Tateinheit mit dem Vorsätzlichen Fahren ohne Fahr-erlaubnis gemäß § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG zu einer Versagung der Rente wegen verminderter Erwerbsunfähigkeit führen kann.

¹⁵ LSG Hessen, a.a.o.

¹⁶ Vgl. BSGE 112, 177 ff.; 98, 79 ff. jeweils m.w.Nw.

¹⁷ Vgl. BSGE 112, 177 ff. m.w.Nw.

¹⁸ Siehe hierzu LSG Sachsen-Anhalt, Urt. v. 17.04.2008 – L 6 U 39/04, juris. Geklagt hatte allerdings die Ehefrau als Sonderrechtsnachfolge-rin gemäß § 56 I SGB I, weil der Betroffene seinen Verletzungen wenig später erlag.

¹⁹ Vgl. nur BSGE 98, 79 ff. m.w.Nw.

²⁰ Vgl. BSGE 98, 79 ff. Ergänzend wird auch auf § 7 Abs. 2 SGB VII abge-stellt, wonach ein verbotswidriges Verhalten den Versicherungsschutz nicht ausschließt.

²¹ Vgl. BSG 98, 79; LSG Sachsen-Anhalt, Urt. v. 17.04.2008 – L 6 U 39/04, juris.

²² Vgl. BSGE 12, 245; 98, 79; LSG Sachsen-Anhalt, Urt. v. 17.04.2008 – L 6 U 39/04, juris.

²³ BSGE 98, 79 ff. m.w.Nw.

²⁴ Im Falle einer relativen Fahruntüchtigkeit mit einer BAK von unter 1,1 Promille bedarf es indes weiterer Beweisanzeichen in Form von alkoholtypischen Ausfallerscheinungen, die den Rückschluss darauf zulassen, dass der Versicherte wegen der Folgen des Alkoholgenusses fahrunt-üchtig und damit der Alkoholgenuss die überragende Ursache für das Unfallereignis gewesen ist, weiterführend hierzu BSGG 45, 285 ff.

Hessen: Baustellen auf Autobahnen – Sicherheit erhöhen

Gute Planung, Organisation und IT-gestützte Systeme im Vordergrund



Arbeitsstellen kürzerer Dauer sind besonders unfallträchtig. Fotos: Hessen Mobil

Baustellen auf Autobahnen beeinträchtigen in der Regel den Verkehrsablauf. Gleichzeitig sind Unterhaltungsarbeiten und Erhaltungsmaßnahmen unerlässlich, um Mobilität und Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Wie verschiedene wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, sind Tagesbaustellen (sogenannte Arbeitsstellen kürzerer Dauer, AkD) dabei weitaus unfallträchtiger als Dauerbaustellen (sogenannte Arbeitsstellen längerer Dauer, AlD). In der Regel werden Fahrstreifen gesperrt und vor einer AkD kann nur im unmittelbaren Umfeld mit wenigen Warnerelementen wie Absperr-, Vorwarntafel oder Leitkegel gewarnt werden. Verkehrsteilnehmende haben somit deutlich weniger Zeit, sich auf diese Situation einzustellen.

Um die Auswirkungen von Tagesbaustellen auf den Verkehrsablauf zu minimieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, setzt Hessen Mobil

Straßen- und Verkehrsmanagement auf eine Kombination zahlreicher Maßnahmen und forscht gleichzeitig nach neuen Verfahren.

„Bereits 2013 hat Hessen Mobil sogenannte Phasenpläne für den Arbeitsstellenaufbau und -abbau eingeführt. Ferner muss zum Beispiel die fahrbare Absperrtafel stets am Zugfahrzeug angekoppelt bleiben, das nicht gleichzeitig als Arbeitsfahrzeug eingesetzt werden darf. Das Überqueren der durchgehenden Fahrbahnen auf Autobahnen ist ausdrücklich untersagt“, sagt Gerd Riegelhuth, Leiter der Abteilung Verkehr von Hessen Mobil.

Zudem haben Schulung und Qualifizierung einen hohen Stellenwert. Das Betriebsdienst- und Baustellenpersonal wird regelmäßig für die Gefahrenwahrnehmung, Risikoeinschätzung und Sicherheitsbestimmungen sensibilisiert.

Um alle Prozesse bei der Abwicklung von Arbeitsstellen zu optimieren, hat Hessen Mobil 2008 ein Baustellenmanagement-Handbuch eingeführt. Dieses regelt die verkehrsrechtlichen Bestimmungen, die Planung und die technische Gestaltung von Arbeitsstellen auf allen klassifizierten Straßen in Hessen im Zuständigkeitsbereich von Hessen Mobil. Beispielsweise ist bei der Planung von Arbeitsstellen auf Autobahnen grundsätzlich die vorhandene Fahrstreifenanzahl beizubehalten. Dazu gilt im Regelfall eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Angestrebt werden Breiten von mindestens drei Metern für die Überholfahrstreifen und die Bündelung mehrerer Baumaßnahmen zu einer längeren Arbeitsstelle. Dies reduziert die Anzahl kritischer Auf- und Abbauphasen.

IT-gestützte Systeme

In der Baustellenplanung spielen IT-gestützte Systeme wie das Baustellen-/Slotmanagement eine immer wichtigere Rolle. Dadurch stellt Hessen Mobil sicher, dass nur in den Zeiten mit der geringsten Staugefahr in den Verkehr eingegriffen wird, und dass während einer Arbeitsstelle die Alternativrouten für den Verkehr freigehalten werden. Zusätzlich sind die Baustelleninformationen unter www.verkehrsservice.hessen.de verfügbar.

Das 2003 in Hessen entwickelte System DORA (Dynamische ORtung von Arbeitsstellen) ortet die bei allen Tagesbaustellen eingesetzten fahrbaren Absperrtafeln per GPS (Positionsbestimmung über Satelliten) und übermittelt den aktuellen Standort automatisch an die Verkehrszentrale Hessen.

Ferner rüstet Hessen Mobil seit 2009 fahrbare Absperrtafeln, Kehrmaschinen und Leitkegel mit einem CB-Funkwarnsystem für Lkw aus. Damit werden Lkw-Fahrende in acht Sprachen auf



Solche Bilder sollen in Hessen mittels moderner Technik vermieden werden.

landesspezifischen Frequenzen per CB-Funk frühzeitig vor Baustellen auf Autobahnen gewarnt.

Aktuell hat Hessen Mobil im Rahmen eines Pilotprojekts den Einsatz von Vorwarntafeln mit Überkopfanzeige erfolgreich getestet: Die Fahrstreifen wurden früher gewechselt, insgesamt konnte ein harmonischerer Verkehrsablauf festgestellt werden. „Durch den Einsatz der Vorwarntafeln mit Überkopfanzeige kann die Gefahr von Auffahrunfällen auf die Absperrtafel reduziert und somit die Arbeitssicherheit des Personals innerhalb der Arbeitsstelle erhöht werden“, erläutert Riegelhuth.

Wie wirken Arbeitsstellen auf Autobahnen psychologisch?

Die psychologische Wirkung von Arbeitsstellen auf Autobahnen war bislang nahezu unerforscht. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat das Erleben und Verhalten von Fahrenden untersucht.

Die Fahrstreifenbreite hat demnach einen großen Einfluss auf die wahrgenommene Schwierigkeit der Arbeitsstelle. Eine Verringerung der Breite des linken Behelfsfahrstreifens führte in einer Fahrstudie sowohl zu einer verringerten Durchschnittsgeschwindigkeit als auch zu einer Abnahme von Spurwechseln. Daraus ergab sich allerdings eine Zunahme der Zeit, die sich Fahrer und Fahrerinnen innerhalb von kritischen Sicherheitsabständen zu vorausfahrenden Fahrzeugen bewegen. Die Länge von Arbeitsstellen trägt offenbar ebenfalls zu einer subjektiv erlebten Beanspruchung bei. Verbesserungsbedarf hat die Studie gesehen bei Verschwenkungen und Überleitungen sowie Behelfsanschlussstellen. Dieser Befund wird auch von den Unfalldaten gestützt. Kaum zusätzlichen Bedarf äußerten Nutzer in Bezug auf konkrete Arbeitsstelleninformationen.

Kooperative Systeme

Perspektivisch setzt Hessen Mobil auf die Baustellenwarnung über „Kooperative Systeme“, die von einer Vernetzung der Fahrzeuge untereinander und mit der Infrastruktur ausgehen. Dazu engagiert sich Hessen Mobil im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums gemeinsam mit den Niederlanden und Österreich dafür, die erste kooperative Anwendung in einem europäischen Korridor Rotterdam – Frankfurt/Main – Wien einzuführen. In diesem „Cooperative ITS Corridor“ sollen von den fahrbaren Absperrtafeln Baustelleninformationen direkt in die Fahrzeuge übertragen werden.

Gemeinsam mit Projektpartnern aus Industrie und Wissenschaft entwickelt Hessen Mobil darüber hinaus im Rahmen des vom Bundeswirtschaftsministerium geförderten Projekts aFAS ein autonom fahrendes Absicherungsfahrzeug, das dem weiter vorne operierenden Arbeitsfahrzeug in einem vorgeschriebenen Sicherheitsabstand automatisch folgt. Die Zielsetzung ist einfach und genial: Wenn keine Person mehr im Absicherungsfahrzeug sitzen muss, ist eine Gefährdung ausgeschlossen.

„Wer Rad fahren kann, kann auch Pedelec fahren“

Technik, Fahrsicherheit, Verkehrsregeln – Sicher unterwegs mit Pedelec & Co.

200 Jahre nach Erfindung des Fahrrads erobert mit dem Pedelec eine neue Fahrradgeneration Radwege, Innenstädte und Tourismusziele. Pendler nutzen den elektrischen Rückenwind ebenso wie Radreisende oder Senioren, die dank eines Pedelecs das Radfahren wiederentdecken. Doch Pedelecs unterscheiden sich von herkömmlichen Fahrrädern in Technik, Gewicht und Geschwindigkeit und bringen so besondere Anforderungen an die Sicherheit mit sich. Bei einer Lesertelefon-Aktion des DVR gaben Experten wertvolle Tipps zur Anschaffung und zum sicheren Fahren mit dem Pedelec. Hier die wichtigsten Fragen und Antworten:

Muss man Pedelecfahren lernen?

Gunnar Fehlau, pressediens-fahrrad: Wer Rad fahren kann, der kann auch Pedelec fahren. Der entscheidende Unterschied: Mit dem Fahrrad fahre ich oft so schnell ich kann – mit dem Pedelec kann ich durchaus schneller fahren als meine Kraft es erlaubt. Das erfordert Augenmaß in Situationen, in

denen schnelles Fahren nicht angemessen ist. Besonders wer länger nicht Rad gefahren ist und mit dem Pedelec wieder einsteigt, sollte über ein Fahrsicherheitstraining nachdenken.

Darf ich mit dem Pedelec auf dem Radweg fahren?

Roland Huhn, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC): Ja, das Pedelec gilt als Fahrrad – mit allen Rechten und Pflichten für den Fahrenden. Das schließt die Radwegnutzung ein.

Ich begleite oft meinen Enkel mit dem Pedelec zur Schule. Darf ich mit ihm auf dem Gehweg fahren?

Roland Huhn: Das kommt in erster Linie auf das Alter Ihres Enkels an: Bis zu seinem achten Geburtstag dürfen Sie ihn auf dem Gehweg begleiten. Ist Ihr Enkel älter, müssen Sie auf der Straße oder dem Radweg fahren. Ab dem zehnten Geburtstag darf auch Ihr Enkel nicht mehr auf dem Gehweg fahren. Übrigens gilt diese Regelung nur, wenn Sie kein S-Pedelec fahren.

Was bedeutet das Verkehrsschild „E-Bikes frei“?

Roland Huhn: Das Zusatzschild gibt innerorts einen Radweg für elektrische Zweiräder frei, die auch ohne Mittreten 25 km/h erreichen. Es bezieht sich nicht auf Pedelecs, denn diese dürfen den Radweg ohnehin nutzen – und auch nicht auf S-Pedelecs, weil ihr Motor auch bei mehr als 25 km/h unterstützt.



Gilt für Pedelec-Fahrende eine Helmpflicht?

Welf Stankowitz, DVR: Es existiert keine gesetzliche Helmpflicht für Pedelecs, denn sie sind rechtlich dem Fahrrad gleichgestellt. Allerdings ist das Tragen eines Helms – wie beim Fahrrad auch – sehr zu empfehlen. Der Grund: Die meisten schwerwiegenden Verletzungen, die Radfahrende bei einem Sturz erleiden, sind Kopfverletzungen. Das gilt nach Erkenntnissen der Unfallforschung vor allem für ältere Menschen. Auf dem S-Pedelec ist das Tragen eines Schutzhelms ohnehin Pflicht.



Die Experten am Lesertelefon waren v.l.n.r.:

Gunnar Fehlau, Fachjournalist und Autor zahlreicher Fachbücher zum Thema Fahrrad, Geschäftsführer pressediens-fahrrad (pd-f), Göttingen

Roland Huhn, Rechtsreferent im Bundesverband des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs ADFC, Berlin

Welf Stankowitz, Referatsleiter Fahrzeugtechnik beim DVR, Bonn

Foto: pr.nrw

Ich bin seit über 15 Jahren nicht Rad gefahren. Gibt es Pedelecs, die besonders für „Wiedereinsteiger“ geeignet sind?

Gunnar Fehlau: Es geht weniger darum, mit welchem Rad Sie wieder einsteigen. Wichtiger ist es, dass Sie sich mit dem Pedelec vertraut machen und sicher umgehen können. Mein Tipp: Fahren Sie zu Beginn mit geringer Motorunterstützung, üben Sie auf einem leeren Parkplatz das Bremsen, Schalten, Anfahren und Kurvenfahren. Und lassen Sie das Rad perfekt vom Fachhändler auf Ihre Körpergröße einstellen.

Scheibenbremsen oder Felgenbremsen – was ist besser?

Gunnar Fehlau: Grundsätzlich ist die Scheibenbremse der Felgenbremse in jeder Hinsicht überlegen. Manchem macht allerdings die enorme Bremskraft Sorgen – Stichwort „Blockieren“. Doch Scheibenbremsen lassen sich in der Regel sehr gut dosieren und man gewöhnt sich schnell an die Sicherheitsreserve. Einzig im unteren Preissegment sollte man einer guten Felgenbremse unter Umständen den Vorzug vor einer billigen Scheibenbremse geben.

Bei manchen Pedelecs ist der Akku am Gepäckträger, bei anderen im Rahmen – wo liegt der Unterschied?

Welf Stankowitz: Technisch besteht zwischen beiden Lösungen kein Unterschied, wohl aber in puncto Fahrsicherheit. Befindet sich der Akku möglichst tief und in der Mitte des Fahrrads, sorgt das für einen günstigen Schwerpunkt. Gepäckträgerakkus hingegen verlagern den Schwerpunkt weit nach hinten und oben, machen das Rad weniger gut kontrollierbar, es kann vorne leichter wegrutschen.

Worauf muss ich beim Umgang mit dem Akku achten?

Welf Stankowitz: Die Hersteller von

Pedelec-Akkus sorgen mit technologischen Lösungen dafür, dass Akkus sehr sicher sind – vorausgesetzt, man hält sich an die Bedienungsanleitung, in der der Ladevorgang genau beschrieben ist. Wir warnen ausdrücklich davor, Akkus und Ladegeräte unbekannter Herkunft zu verwenden oder den Akku in irgendeiner Form zu manipulieren. Nach einem Sturz sollten Akkus zudem unbedingt vom Fachhändler überprüft werden. Wenn möglich, laden Sie den Akku in einem trockenen Raum auf einer feuersicheren Unterlage.

Schadet es Akku und Motor, wenn ich mein Pedelec tune?

Roland Huhn: Das ist gut möglich, aber in erster Linie schaden Sie sich selbst. Denn ein Elektrorad mit mehr als 250 Watt Dauerleistung oder einer Unterstützung oberhalb von 25 km/h ist ein Kleinkraftrad. Und das benötigt ein Versicherungskennzeichen. Ihre übliche Haftpflichtversicherung deckt

angerichtete Schäden nicht ab. Außerdem ist ein Führerschein mindestens der Klasse AM erforderlich. Das Fahren ohne Versicherungsschutz oder Führerschein sind Straftaten. Was das Fahrzeug angeht, erlischt der Anspruch auf Garantie oder Gewährleistung. Motor und Akku werden stärker belastet, was ihre Lebensdauer verkürzen kann.

Was darf ich überhaupt selbst an meinem Pedelec verändern?

Gunnar Fehlau: Pedelecs und E-Bikes sind technologisch komplexe und ausgereifte Fahrzeuge, die sich nur noch bedingt für Bastelarbeiten eignen. Technische Veränderungen sollten – wenn überhaupt – nur von geschulten Profis durchgeführt werden. Ein Beispiel: Selbst einen Lenker zu wechseln, erfordert mitunter den Einsatz eines Drehmomentschlüssels. Und wer hat den schon?

Pedelec oder E-Bike – was ist was?

Ein Fahrrad ist ein Fahrrad – aber wie nennt man ein Fahrrad mit elektrischem Antrieb? Die einen sprechen vom Pedelec, die anderen vom E-Bike. Wo liegt der Unterschied und was ist der zutreffende Begriff?

Das Wort Pedelec setzt sich zusammen aus den englischen Begriffen pedal, electric und cycle – wörtlich also pedal-elektrisches Fahrrad. Die Bezeichnung Pedelec wird vor allem in Fachkreisen und von öffentlichen Institutionen verwendet. Zudem werden Pedelecs noch nach Geschwindigkeit unterschieden: Beim Pedelec unterstützt der Motor bis 25 km/h, beim S-Pedelec bis 45 km/h. In der Umgangssprache hat sich allerdings das Wort E-Bike für alle Fahrräder mit Elektromotor durchgesetzt. Die Suchmaschine Google verzeichnet für die vergangenen zwölf Monate fast doppelt so viele Suchanfragen mit dem Begriff E-Bike im Vergleich zum Begriff Pedelec.

Laut Gesetzgeber ist ein E-Bike jedoch ein Fahrzeug, bei dem der Elektromotor auch dann bis 25 km/h unterstützt, wenn gar nicht getreten wird – also ein Leicht-Mofa. Das sorgt für Verwirrung, zumal es neuerdings ein Verkehrszeichen gibt, das Radwege innerorts für E-Bikes frei gibt. Außerorts dürfen diese E-Bikes schon seit Dezember 2016 alle Radwege benutzen. Für Pedelec-Fahrende gilt jedoch nach wie vor: Sie müssen auf dem Radweg fahren, wenn er benutzbar ist und ein blaues Radweg-Schild sie dazu verpflichtet. Auch sonst haben sie die Regeln für den Radverkehr zu beachten. S-Pedelecs hingegen dürfen überhaupt nicht auf Radwegen fahren.

Von der Draisine zum „Connected Bike“

5. Nationaler Radverkehrskongress in Mannheim

Am 12. Juni 1817 staunten die Menschen in Mannheim über einen Mann, der auf einem hölzernen Laufrad mit rasanten 15 km/h über die Straßen flitzte. Es war der Forstmeister und spätere Professor für Mechanik Karl Friedrich Freiherr Drais von Sauerbronn, der den Straßenverkehr mit diesem ersten Zweirad der Geschichte revolutionieren sollte. Zwei Jahrhunderte später ist das Fahrrad mit seinen vielfältigen Rollen in Beruf und Freizeit maßgeblich an einer Trendwende im Verkehr beteiligt.

Unter dem Motto „200 Jahre Fahrrad – auf in die Zukunft“ fand am 3. und 4. April 2017 der 5. Nationale Radverkehrskongress in Mannheim statt. In 15 Foren diskutieren rund 800 Expertinnen und Experten über die Zukunftsthemen des Radverkehrs. Veranstaltet wurde der deutschlandweit größte Kongress dieser Art vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gemeinsam mit dem gastgebenden Land Baden-Württemberg und der Stadt Mannheim.

In seiner Eröffnungsrede unterstrich Norbert Barthle, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, die vielfältigen Möglichkeiten des Fahrrades: „1817 hat Karl Drais das Zweirad erfunden und damit die erste Mobilitätsrevolution der Neuzeit eingeleitet. Heute fährt das Fahrrad auf der Überholspur und gewinnt wie kein anderes Verkehrsmittel zunehmend an Beliebtheit. Es steht für gelungene Innovation, Modernität und Zukunft.“

Winfried Hermann, Minister für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg, bekräftigte das Vorhaben, den Radverkehrsanteil im Land bis 2020 auf 16 Prozent zu verdoppeln: „Mit keinem anderen Verkehrsmittel können wir die Mobilität so schnell, so kostengünstig und so nachhaltig positiv verändern. Wir müssen den Radverkehr daher als eine zentrale Säule der Mobilität der Zukunft begreifen und entsprechend fördern.“ Keine Abstriche dürfe es bei der Verkehrssicherheit geben. „Wenn wir den Radverkehr nach vorn bringen

wollen, brauchen wir eine sichere Infrastruktur“, so Hermann weiter.

Fachleute präsentierten Initiativen und Ideen aus den Fahrradvorzeigeländern Niederlande und Dänemark, aber auch aus China, Großbritannien, Frankreich oder den USA. „Je mehr Radwege wir anlegen, desto mehr Menschen fahren mit dem Rad“, führte Leah Treat, Verkehrsdezernentin im US-amerikanischen Portland, aus. Ihre Empfehlung: Radwege sollten zum Fahren animieren und alle Menschen zwischen acht und 80 Jahren ansprechen. Philippe Crist vom Weltverkehrsforum (ITF) erinnerte daran, dass die Angst vor Verkehrsunfällen viele Menschen davon abhalte, auf das Fahrrad zu steigen. Er warb dafür, mögliche Konfliktzonen im Straßenverkehr zu entschärfen und, falls erforderlich, Radwege getrennt von Autostraßen anzulegen. Stefanie de Hair-Buijssen von der Netherlands Organisation for Applied Scientific Research TNO präsentierte einen Fahrrad-Prototyp, der über elektronische Assistenzsysteme mit Autos und mit der Verkehrsinfrastruktur vernetzt werden kann.

Dass auch die Radfahrenden selbst einen entscheidenden Teil zu einem besseren Miteinander im Straßenverkehr beitragen können, hob „Prinzen“-Sänger Sebastian Krumbiegel hervor, der als „Fahradfreundlichste Persönlichkeit 2017“ ausgezeichnet wurde: „Es wäre schön, wenn es nicht so viel Kampf auf den Straßen gäbe und stattdessen ein gutes Verkehrsklima herrschen würde.“



Der Parlamentarische Staatssekretär Norbert Barthle eröffnete den Radverkehrskongress. Foto: Ralf Bußmann/SW MEDIA

Wem gehören die Straßen?

AGFS-Kongress 2017: Mut zu neuen Projekten

Das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel konsequent zu fördern, hat sich die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS) zum Ziel gesetzt. Der diesjährige AGFS-Kongress in Essen ermutigte Entscheidungsträger in Politik, Wirtschaft und Verwaltung, neuen Ideen gegenüber aufgeschlossen zu bleiben und öfter einen Blick über den Tellerrand zu wagen. Rund 500 Fachbesucherinnen und -besucher erlebten ein informatives und unterhaltsames Programm, das auf die 200-jährige Geschichte des Fahrrads zurückblickte, eine kritische Bestandsaufnahme der Gegenwart präsentierte und einen vorsichtigen, aber durchaus optimistischen Blick in die Zukunft wagte.

Frank Meyer, Oberbürgermeister der Stadt Krefeld und Vorsitzender der AGFS, warf die Frage auf, wem die

Straßen gehören. „Traditionell wird diese Frage oft im Sinne des Autoverkehrs beantwortet, doch kann dies langfristig nicht die einzige Antwort bleiben“, sagte Meyer. Es sei wichtig, dass ein Umdenken stattfindet und die Menschen gerade auf kürzeren Strecken das Auto stehen lassen und stattdessen auf das Fahrrad umsteigen oder zu Fuß gehen.

Michael von der Mühlen, Staatssekretär im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, bekräftigte, dass der Radverkehr eine zunehmend wichtigere Mobilitätsalternative für NRW sei.

In einem launigen und engagierten Vortrag fasste Professor Heiner Monheim von der Universität Trier die Historie von Fahrrad und Radverkehr zusammen. Seine Bilanz: Dem Radverkehr werde zu wenig Aufmerksamkeit

geschenkt. Es gebe bei Bund, Ländern und Kommunen noch viel zu tun und es sei höchste Zeit, die Bemühungen zu intensivieren.

Eine bilaterale Partnerschaft zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der US-amerikanischen Stadt Chicago soll den Wissensaustausch zu unterschiedlichen Projekten im Bereich Radverkehr fördern. Vertreter des Landesverkehrsministeriums, der AGFS NRW und des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) unterzeichneten eine entsprechende Vereinbarung mit der City of Chicago und der Chicago Active Transportation Alliance.

NRW-Verkehrsminister Michael Groschek hatte im Juni 2016 die drittgrößte Stadt der Vereinigten Staaten besucht und wies anlässlich der Kooperation auf die Vorbildfunktion hin: „Ich bin begeistert von dem Fahrradboom in Chicago und anderen amerikanischen Großstädten. Sie haben erkannt, dass immer mehr Menschen in lebenswerten und attraktiven Städten leben möchten und davon auch die Wahl ihres Arbeitsplatzes abhängig machen. Ein gutes Radwegenetz ist ein Standortfaktor.“ Insbesondere das Modell der geschützten Radwege auf Hauptstraßen ist für Expertinnen und Experten in Deutschland interessant. David Smith, Verkehrsplaner bei der Stadt Chicago, berichtete auf dem AGFS-Kongress, wie Chicago damit zu einer der Top-3-Fahrradstädte in den USA geworden sei. Die erste „protected bike lane“ konnte innerhalb von nur 30 Tagen geplant und umgesetzt werden.



In Chicago boomt der Radverkehr. Foto: Pixabay

„Wir brauchen massive Investitionen in eine leistungsfähige Fahrrad-Infrastruktur“

Der Bundesgeschäftsführer des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) Burkhard Stork über die Unfallrisiken für Radfahrende, rechtliche Regelungen und die sichere Gestaltung des Radverkehrs



Foto: ADFC

DVR-report: Herr Stork, wie hat sich die Sicherheit der Radfahrenden in den letzten Jahren entwickelt?

Stork: Nicht sonderlich gut, leider. Immer noch stirbt im Durchschnitt jeden Tag ein Radfahrer in Deutschland, alle sieben Minuten wird ein Mann, eine Frau oder ein Kind auf dem Rad verletzt. Dazu kommt eine hohe Dunkelziffer. Das ist unerträglich. Die Bundesregierung wird ihr angestrebtes Ziel verfehlen, die Zahl der Verkehrstoten von 2011 bis 2020 um 40 Prozent zu reduzieren. Auch bei den Verletzten gibt es keinen Rückgang. Während Autofahrer stark von den Verbesserungen der Fahrzeugtechnik profitieren, wurde die Sicherheit der ungeschützten Verkehrsteilnehmer in den letzten Jahren kaum verbessert.

DVR-report: Wo liegen Ihrer Ansicht nach die Hauptansatzpunkte, die Verkehrssicherheit für Radfahrende kurzfristig zu verbessern?

Stork: Zu allererst in einer klaren, intuitiv verständlichen Infrastruktur. Während man als Autofahrer in Deutschland immer weiß, wo man fahren muss, finden Radfahrer meist chaotische, unverständliche Zustände vor: buckelige Bordsteinradwege mit oder ohne Benutzungspflicht, konflikträchtige gemeinsame Geh- und Radwege, irritierende linksseitige oder Zweirichtungsradwege, zugeparkte Radfahr- und Schutzstreifen oder auch komplett fehlende Infrastruktur – und an jeder Kreuzung ändert sich das System. Fahrradfahren in deutschen Städten ist oft ein frustrierendes Suchspiel. Radfahrer wissen nicht, wohin

sie gehören – und Autofahrer wissen nicht, wo sie mit Radfahrern rechnen müssen. Das bringt Gefahr.

Außerdem brauchen wir verpflichtende Fahrassistenzsysteme für Lkw und Pkw, denn die häufigste Unfallkonstellation sind Kollisionen mit abbiegenden Kraftfahrzeugen unter Missachtung der Vorfahrt des Radfahrers. Deshalb müssen Abbiegeassistent, Notbremsassistent und andere Systeme die Gefahr, die von Kraftfahrzeugführern ausgeht, minimieren.

DVR-report: Der Anteil von E-Bikes am Radverkehr steigt kontinuierlich an. Gibt es hier besondere Risiken?

Stork: Ja, denn es wird durch den Pedelec-Boom immer enger auf den ohnehin schon unterdimensionierten Radwegen. Also: Wir brauchen massive Investitionen in eine leistungsfähige und generationentaugliche Fahrrad-Infrastruktur.

Es gibt ein höheres Verletzungs- und Todesrisiko für die typische Nutzergruppe der älteren Menschen ab 65 Jahren. Sie sind allerdings auch als Radfahrer oder Fußgänger besonders gefährdet. Die Fahrleistung ist bei der Bewertung des Risikos ebenfalls zu berücksichtigen: Inzwischen sind über drei Millionen Elektrofahräder unterwegs – und diese werden auf weiteren Strecken gefahren als Fahrräder ohne Antriebsunterstützung.

Pedelecs selbst sind nicht gefährlicher als normale Fahrräder, das haben mehrere Studien gezeigt.

DVR-report: Wie steht der ADFC zum Thema Fahrradhelm?

Stork: Wir beraten unsere Mitglieder beim Helmkauf und bei der Einschätzung der Schutzwirkung. Fahrradhelme können ohne Zweifel die Wahrscheinlichkeit von schweren Kopfverletzungen verringern. Aber sie sind als Sturzhelme gebaut, um einen Aufprall aus 1,50 Meter Höhe abzdämpfen, das ist die ungefähre Kopfhöhe eines

erwachsenen Radfahrers. Für Kollisionen mit Autos und für hohe Geschwindigkeiten sind sie nicht konstruiert. Auch die Unfallforschung der Versicherer hält den Schutzzumfang handelsüblicher Fahrradhelme für nicht optimal, weil die häufig betroffenen Schläfen nur unzureichend abgedeckt werden. Die Sicherheit von Radfahrern muss in erster Linie durch eine fahrradfreundliche Infrastruktur, ein niedrigeres Verkehrstempo, mehr Schulterblick-Kontrollen und aktive Sicherheitstechnik für Lkw und Pkw gewährleistet werden.

DVR-report: Ein immer wieder diskutiertes Thema ist das Verhältnis zwischen Rad- und Autofahrenden. Welche Konfliktsituationen kommen aus Ihrer Sicht am häufigsten vor und sind besonders gefährlich?

Stork: Typische Gefahren und Unfallsituationen für Radfahrer entstehen durch rechtsabbiegende Pkw. Hier ist es besonders wichtig, dass Autofahrer freie Sicht auf geradeausfahrende Radfahrer haben, deshalb müssen Sichthindernisse beseitigt und Radspuren nahe der Fahrbahn angelegt werden. Helfen müssen hier auch die schon erwähnten Abbiegeassistenten, aber auch speziell gestaltete Kreuzungen mit Sicherheitsinseln, wie sie in den Niederlanden und den USA bereits erfolgreich eingesetzt werden. Sie bewirken, dass sich der Weg von Kraftfahrzeug und Rad erst sehr spät und in einem stumpfen Winkel kreuzen. Außerdem sollten intelligente Ampelschaltungen die Kollisionsgefahr minimieren.

Problematisch sind auch Situationen, bei denen Auto- oder Lkw-Fahrer nicht mit Radfahrern rechnen. Entweder, weil ein Radweg plötzlich im Nirwana endet – oder, weil Radfahrer die Wege falsch benutzen, also zum Beispiel gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung oder auf dem Gehweg fahren.

Wenn Sie das Verkehrsklima meinen – ja, das ist ebenfalls eine wichtige Baustelle. Bei zunehmendem Verkehr

müssen sich alle Verkehrsteilnehmer noch mehr am Riemen reißen. Wie das funktioniert, erklärt zum Beispiel die nett gemachte DVR-Broschüre Pkw – Fahrrad, Fahrrad – Pkw, an der wir mitgearbeitet haben.

DVR-report: Ist die Straßenverkehrsordnung (StVO) zu „autolastig“? Gibt es Vorschläge Ihrerseits, das Regelwerk enger an einen sicheren Radverkehr anzupassen?

Stork: Ja, die StVO nimmt das Fahrrad immer noch als Hindernis für den Autoverkehr wahr. Dabei ist das Fahrrad ein Verstetiger des Autoverkehrs, weil jede Fahrradfahrt eine Autofahrt spart. Das Fahrrad hat das Recht, als Verkehrsmittel auch von der StVO ernstgenommen zu werden.

Konkret: Das Rechtsfahrgebot für den Radverkehr muss gelockert werden. Zu parkenden Autos sollten Radfahrer zu ihrem eigenen Schutz einen ausreichenden Abstand halten. Zu weit rechts am Fahrbahnrand zu fahren lädt geradezu dazu ein, dass Autofahrer unerlaubt dicht überholen.

In Paragraph 5 StVO heißt es sehr unbestimmt: „Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zu den zu Fuß Gehenden und zu den Rad Fahrenden, eingehalten werden.“ Die Rechtsprechung hat das präzisiert und Kraftfahrern einen Überholabstand von 1,50 Metern empfohlen. In der Praxis wird dieser Sicherheitsabstand so gut wie nie eingehalten. Überlegenswert ist eine Regelung wie in Spanien, wo überholende Fahrzeuge die Gegenfahrbahn zumindest teilweise benutzen müssen – sie müssen also mindestens mit zwei Rädern über die Mittellinie fahren. Das ließe sich besser kontrollieren als ein gesetzlich verankerter Mindestabstand.

DVR-report: Was halten Sie von einer Promillegrenze für Radfahrende, zum Beispiel von 1,1?

Stork: Diesen zusätzlichen Gefahrengrenzwert hat der ADFC selbst vorgeschlagen. Auch wenn nur bei etwa vier Prozent der Fahrradunfälle Alkohol im Spiel ist, bleibt Radfahren unter Alkoholeinfluss gefährlich.

Der Verkehrsgerichtstag 2015 hat die Empfehlung übernommen, aber der Gesetzgeber ist ihr bisher nicht gefolgt. Von dem Gefahrengrenzwert erwarten wir positive Wirkungen: Weniger Alkoholfahrten und -unfälle, langfristig einen Rückgang der durchschnittlichen Alkoholpegel bei Verunglückten, weniger verletzte und getötete Radfahrer.

DVR-report: Wie stehen Sie zur Umkehr der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h?

Stork: Das ist eine zentrale Forderung des ADFC. Tempo 30 innerorts ist die wirkungsvollste Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Das Europäische Parlament hat sich 2011 aus guten Gründen dafür ausgesprochen. Auch der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium empfiehlt Tempo 30 innerorts. Wir fordern das seit vielen Jahren. Tempo 30 an Hauptstraßen im Bereich von Kindergärten, Schulen und Altenheimen kann nur ein erster Schritt sein.

DVR-report: Welche Konzepte gibt es bei der Gestaltung einer sicheren Rad-Infrastruktur?

Stork: Wir werben gerade in Deutschland für das international schon sehr erfolgreiche Konzept der geschützten Radfahrstreifen und geschützten Kreuzungen. Das Kreuzungskonzept habe ich vorhin schon kurz erklärt, die geschützten Radfahrstreifen verlaufen auf der Kfz-Fahrbahn und sind durch eine Barriere – Poller, Blumenkübel oder einen Parkstreifen – vom Autoverkehr getrennt. Wenn keine solche Infrastruktur aus Platzgründen möglich ist, muss das Verkehrstempo auf tatsächlich gefahrene 30 km/h gesenkt

werden, sonst ist kein sicherer und komfortabler Radverkehr möglich.

DVR-report: Wie sieht der Radverkehr der Zukunft aus? Was ist für Sie wichtiger, der Ausbau der Rad-Infrastruktur in den Städten oder Radschnellwege zwischen den Städten?

Stork: Natürlich beides. Wir brauchen Top-Infrastruktur an den Stadträndern und zwischen den Städten, um Pendler auf dem Weg zur Arbeit vom Auto auf das Rad zu locken. Und wir brauchen Premium-Infrastruktur in den Städten, damit die Menschen jedes Ziel in der Stadt komfortabel und sicher erreichen können.

DVR-report: Woran liegt es, dass der Anteil des Radverkehrs in anderen europäischen Staaten deutlich höher liegt als in Deutschland?

Stork: An der Leidenschaftslosigkeit der Fahrradförderung in Deutschland und an einer altmodischen Mobilitätskultur. In den Niederlanden und Teilen Dänemarks hat man schon in den 1960er- und 70-Jahren damit begonnen, sich vom Nachkriegsideal der autogerechten Stadt zu verabschieden. Man hat dem Rad- und Fußverkehr mehr Platz in den Städten eingeräumt und auch mehr Lebensqualität gewonnen. In Deutschland hat man manchmal

den Eindruck, dass die Menschen sich nur im Auto als vollwertiges Mitglied der Gesellschaft fühlen. Aber das wird sich ändern, die Verkehrswende wird kommen. Deutschland kann sich einem modernen Verständnis von Mobilität nicht auf Dauer entziehen.

DVR-report: Reichen die Mittel zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland aus?

Stork: Nein. Der Bund fordert von den Kommunen bis zu 19 Euro pro Einwohner und Jahr für die Förderung des Radverkehrs. In Wirklichkeit liegen die meisten Städte bei deutlich unter fünf Euro. Wir sagen: Zusätzlich zu den kommunalen Geldern muss der Bund mit einem kräftigen Investitionsprogramm nachhelfen. Wir fordern 800 Millionen Euro für den Neubau und Erhalt der Radwege an Bundesstraßen, für Radschnellwege und Abstellanlagen an Bahnhöfen. Das wäre das Achtfache des aktuellen Etats. Aber immer noch nur 0,4 Prozent des Gesamtetats für den Straßenbau, der bei sechs Milliarden Euro liegt. Nicht übertrieben, wenn Sie mich fragen.

Interview: Sven Rademacher

Das Interview in voller Länge unter www.dvr.de

Zur Person: Burkhard Stork

Burkhard Stork ist Bundesgeschäftsführer des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs e. V. (ADFC). Der Verband ist mit mehr als 160.000 Mitgliedern die größte Interessensvertretung der Radfahrerinnen und Radfahrer weltweit. Politisch engagiert sich der ADFC für die Förderung des Fahrrads im Alltags- und Wirtschaftsverkehr sowie im Fahrradtourismus. Burkhard Stork hat sich neben seiner politischen Arbeit einen Namen als Redner zum Thema urbanes Radfahren gemacht und tritt auf nationalen und internationalen Kongressen auf.

Stork (* 1972) ist katholischer Theologe und hat zuvor u.a. die Geschäftsstelle einer wichtigen deutschen Patientenvereinigung geleitet. Stork ist verheiratet und hat drei Kinder, er lebt und arbeitet in Berlin.

REVIVE – Projekt zur Verbesserung des Rettungswesens

ETSC koordiniert den Wissensaustausch

Von Jacqueline Lacroix

Verkehrsunfälle stehen an erster Stelle der Todesursachen, die nicht unmittelbar krankheitsbedingt sind. Seit 2001 sind mehr als eine halbe Million Menschen auf europäischen Straßen aufgrund von Unfällen ums Leben gekommen. Im letzten Jahr sind laut Angaben der EU-Kommission 25.500 Menschen getötet worden und geschätzte 135.000 wiesen auf Basis der medizinischen Verletzungsschwereskala MAIS schwere Verletzungen auf. Verkehrssicherheit ist daher nicht nur ein Aufgabenfeld für den Verkehrssektor, sondern auch das Gesundheitswesen. Die Weltgesundheitsorganisation WHO und der Europäische Verkehrssicherheitsrat ETSC schlagen seit geraumer Zeit vor, den Gesundheitssektor stärker in die Verkehrssicherheitsdebatte mit einzubeziehen.

Ein funktionierendes Rettungswesen und eine gute Versorgung der Patienten nach einem Verkehrsunfall erhöhen die Überlebensrate der Betroffenen. Laut Forschungsergebnissen verringert die Verkürzung der Zeitspanne zwischen dem Unfallgeschehen und der Ankunft der Rettungskräfte von 25 auf 15 Minuten die Sterbewahrscheinlichkeit um ein Drittel. Die Unterschiede des „Post-Accident-Care“, also der Versorgung der Unfallopfer, sind innerhalb der EU groß. Obwohl die gute Versorgung der Unfallopfer als wichtiger Bestandteil einer Verkehrssicherheitsstrategie erachtet wird, wird sie in einigen EU-Staaten nicht mit konkreten Maßnahmen begleitet.

Mit dem Projekt REVIVE möchte der ETSC daher den Kenntnisstand über das Rettungswesen und der Versorgung der Verletzten innerhalb der EU erhöhen. Dazu sollen Verfahrensweisen im Rettungswesen einzelner EU-Länder dokumentiert werden und Strategien, die als wirksam identifiziert wurden, kommuniziert werden. Mit dem Ziel, gute Praktiken in der EU zu ermitteln und zu fördern, sollen Kontakte zwischen den

Verkehrssicherheitsexperten und Experten aus dem Bereich des Rettungswesens und des Gesundheitssektors aufgebaut werden, um den Informations- und Wissensaustausch zu erleichtern.

Für die Umsetzung des dreijährigen Projekts, das von Toyota Motor Europe finanziell unterstützt wird, sollen fünf „Runde Tische“ in fünf verschiedenen Regionen Europas organisiert werden. Es ist vorgesehen, fünf Fallstudien zu veröffentlichen, um Praxisbeispiele zu skizzieren. Im Rahmen einer Videoreportage soll darüber hinaus die Bedeutung eines effizienten Rettungswesens für die Verkehrssicherheit erläutert und im Rahmen einer großen internationalen Konferenz in Brüssel all diese Ergebnisse einem breiten Publikum gegen Ende der Projektlaufzeit nahegebracht werden.

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

Malta-Deklaration zur Verkehrssicherheit

Anlässlich der Sitzung des Verkehrsministerates am 29. März 2017 in Valletta, Malta, erneuerten die Verkehrsminister der EU-Mitgliedstaaten ihr Engagement zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Rahmen der „Malta-Deklaration“. Sie bekräftigten, dass sich die Verbesserung der Sicherheit nicht nur auf die Reduzierung der Anzahl der Verkehrstoten konzentrieren sollte, sondern auch auf die der Verletzten. Im Geiste des Beschlusses der Vereinten Nationen sollte ein gemeinsames Ziel zur Reduzierung der Anzahl der Verletzten angestrebt werden, welches entsprechende Maßnahmen entfalten sollte. Die dafür benötigten Daten sollten zuverlässig und vergleichbar sein und auf der Basis einer gemeinsamen Definition beruhen. Eine partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission wird im Zusammenhang mit der Datengewinnung und -analyse vorausgesetzt.

Helmtragequote bei älteren Menschen zu niedrig



Der DVR empfiehlt das Tragen eines Fahrradhelms. Foto: Ch.Sonderegger

Im Jahr 2015 verunglückten 13.685 Radfahrende über 65 Jahre im Straßenverkehr, 198 davon verstarben und 3.813 wurden schwer verletzt. Personen dieses Alters stellen 52 Prozent aller getöteten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer (383). Kopfverletzungen sind bei getöteten Radfahrenden die häufigste Todesursache. Eine Studie der medizinischen Hochschule Hannover zeigt auf, dass ab einem Alter von etwa 50 Jahren ein Radhelm zur Reduktion der Kopfverletzungsschwere besonders effektiv ist. Mit zunehmendem Alter nämlich steigt die Verletzlichkeit des Körpers und sinkt die Fähigkeit zur schnellen Regeneration nach Verletzungen. Bei vergleichbaren Anprallbelastungen sind für ältere Radfahrende schwerere Schädel-Hirn-Traumata oder schwerere Verletzungsfolgen zu erwarten als bei jüngeren. Darüber hinaus können regelmäßig eingenommene Medikamente wie Blutverdünner die Situation nach Hirnblutungen verschärfen.

Radfahren hat sich in den letzten Jahren auch bei den Menschen der Generation 65+ zu einer

zunehmend beliebten Mobilitätsart entwickelt. Radfahren bietet nicht nur die Möglichkeit, kurze und längere Wege zurückzulegen, sondern wird auch gern als Mittel zur Erhaltung der persönlichen Fitness genutzt. Pedececs werden von der Altersgruppe 65 und älter überdurchschnittlich häufig gefahren, weil sie gesunde Körperbewegung ohne Überanstrengung erlauben und damit auch in topografisch anspruchsvollerem Gelände einsetzbar sind.

Der DVR empfiehlt angesichts der Erkenntnisse der Unfallforschung und aktueller Unfallstatistiken das Tragen eines Fahrradhelms. Dabei sollte im Rahmen von Kampagnen, Programmen und der Öffentlichkeitsarbeit die Nutzung eines Fahrradhelms gerade für Radfahrende ältere Personen besonders eindringlich und schwerpunktmäßig kommuniziert werden. Die aktuelle Tragequote der Radfahrenden ab 61 Jahren ist mit 18 Prozent eindeutig zu gering und sollte mittelfristig (bis 2020) auf mindestens 30 Prozent steigen.

Volle Konzentration am Steuer?

Fahranfänger und ältere Menschen scheinen besonders anfällig zu sein für Ablenkungen beim Autofahren. Welche Reize in welchem Alter am stärksten ablenken, untersucht das Leibniz-Institut für Arbeitsforschung an der TU Dortmund. Der Anteil von jungen und alten Autofahrerinnen und Autofahrern wird in Zukunft weiter steigen. Deshalb wird Wissen über die Ursachen, Konsequenzen und Mechanismen erhöhter Ablenkbarkeit in den einzelnen Altersgruppen benötigt, um Empfehlungen für verkehrsgestalterischen Maßnahmen und Trainings für die jeweiligen Altersgruppen geben zu können. In einer von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderten Querschnittsstudie mit Probanden in vier Altersklassen sollen durch Analyse von Verhaltensdaten und mit Hilfe neurophysiologischer Methoden wichtige Erkenntnisse über altersbedingte Ablenkungsmechanismen gewonnen werden. Die Studie gliedert sich in drei Untersuchungen, von denen die erste aktuell läuft: Die Probanden steuern unter verschiedenen Ablenkbedingungen im Fahrsimulator ein virtuelles Auto, sie müssen die Spur halten und in kritischen Situationen bremsen oder andere Aufgaben ausführen, ohne sich dabei ablenken zu lassen.

In einem zweiten und dritten Teil der Studie, die erst 2017 stattfinden werden, wird die Hirnaktivität der Probanden im Fahrsimulator gemessen und anschließend ausgewertet.



Im Fahrsimulator: Während eines Teils der Versuche wird auch die Hirnaktivität mittels EEG-Kappe gemessen. Foto: IfADo

Impressum



DVR-report
Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 1/2017, 47. Jahrgang
„DVR-report“ erscheint viermal im Jahr

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

Hauptgeschäftsführer:
Christian Kellner

Chefredakteur:
Sven Rademacher

Titelfoto:
Gregor Bresser pd-f

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

Druck:
Bonifatius GmbH
Paderborn

ISSN: 0940-9025

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

Nachdruck der Texte und DVR-Fotos bei Quellenangabe kostenfrei. Belegexemplar erbeten. Der „DVR-report“ ist der Informationsdienst des Deutschen Verkehrssicherheitsrates für seine Mitglieder, deren Mitarbeiter und die interessierte Öffentlichkeit. Zweck des DVR gemäß §2 seiner Satzung ist die Förderung und Verstärkung aller Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen. Der „DVR-report“ wird kostenlos abgegeben.

Adressänderungen:
Per Fax: Adressaufkleber und
Änderungswunsch an +49(0)228 40001-67
Per E-Mail: mfrankenstein@dvr.de

G 3169 F

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

An advertisement for 'Runter vom Gas!' featuring a family of three (a man, a woman, and a child) lying on their stomachs on a dark pebbly beach, looking out at the ocean. The background is a scenic view of the sea and distant mountains under a clear sky.

WEIL LEBEN SCHÖN IST

RUNTER VOM GAS!

RUNTER VOM GAS

Industrieunternehmen für Wasser und Energiekonzepte

DUWIP

UK IBG