

DVR REPORT

FACHMAGAZIN FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

2/2022

**VISION
ZERO**

Top-Thema

Schlaue Motorräder
kommen besser an



Mitglieder

Die Rechte von
Unfallopfern stärken

Panorama

Sicher unterwegs mit
Wohnmobil und Caravan

Wissen

Motorradfahren im
Verkehrsrecht

Liebe Leserin, lieber Leser,



Foto: DVR

in modernen Pkw und Lkw gehören Fahrassistenzsysteme mittlerweile zur Standard-Sicherheitsausstattung. Aber wie sieht es bei den Motorrädern aus? In unserem Top-Thema beleuchten wir die Wirksamkeit, Verbreitung und Beliebtheit von Abstandstempomat, Totwinkel-Assistent und Co. und kommen zu dem Schluss: schlaue Motorräder kommen besser an. Dazu passt das Interview mit Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Vorsitzende des Verteidigungsausschusses im Deutschen Bundestag, die als passionierte Motorradfahrerin ihre Sicht der Dinge vermittelt.

Dem Schwerpunktthema Motorradsicherheit widmen sich auch der Beitrag über eine Studie des Allianz Zentrums Technik (AZT) zur Zweiradsicherheit sowie die Kolumne von Prof. Dr. Dieter Müller, der über die verkehrsrechtlichen Aspekte des Motorradfahrens aufklärt.

Mit dem Titel „Trügerisch schön – Verkehrswege im ländlichen Raum“ ist die aktuelle Schwerpunktaktion des DVR, der Unfallkassen und Berufsgenossenschaften (UKIBG) an den Start gegangen. Sie sensibilisiert für verkehrssicheres Verhalten außerhalb von Städten.

Erfreulich ist aus Sicht des DVR der Beitritt der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) zum „Pakt für Verkehrssicherheit“. Die DGUV setzt sich seit langem für die Vision Zero sowohl in der Arbeitswelt als auch im Straßenverkehr ein.

Passend zur Urlaubssaison geben wir Tipps zur sicheren Reise mit Wohnmobil und Caravan. Die Ferien im mobilen Zuhause werden immer beliebter. Doch damit das Reiseziel in den Bergen oder am Meer auch sicher und entspannt erreicht wird, kommt es auf die gründliche Vorbereitung und das richtige Handling dieser Gefährte an.

Ich wünsche Ihnen interessante Erkenntnisse!

Ihr

Prof. Dr. Walter Eichendorf
Präsident DVR

Inhalt

EDITORIAL	2
AKTUELLES	
DVR im neuen Look	3
Zahl der Verkehrstoten europaweit gesunken	3
German Road Safety:	
Angebote auf Ukrainisch verfügbar	3
„Trügerisch schön – Verkehrswege im ländlichen Raum“ – DVR/UK/BG-Schwerpunktaktion	4
TOP-THEMA	
Schlaue Motorräder kommen besser an	5
DVR Forum „Freiheit, Fahrspaß, Sicherheit – Wegweiser für sicheres Motorradfahren“	7
Fahrassistenzsysteme – elektronische Sicherheitstechnik für Motorräder	8
„Die Gefahr mitzudenken ist zentral“ – Interview mit Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann	9
MITGLIEDER	
Motorradunfälle: Zahl der Schwerverletzten steigt	10
Automatisch aktivierte Feststellbremse wird Pflicht	11
Ganz schön WILD! – neue Kampagne der Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern	12
Pakt für Verkehrssicherheit: FAS als Lebensretter	13
DGUV ist Pakt für Verkehrssicherheit beigetreten	13
Die Rechte von Unfallopfern stärken	14
PANORAMA	
Sicher unterwegs mit Wohnmobil und Caravan	16
Verkehrsüberwachung im europäischen Vergleich	18
WISSEN	
Einfluss des Freundeskreises auf das Risikoverhalten	19
Influencer als Vorbilder	20
Weniger schwere Verkehrsunfälle mit Kindern	21
„Gut zu wissen“ – Motorradfahren und Verkehrssicherheit im Verkehrsrecht	22
IMPRESSUM	23

■ DVR im neuen Look

**VISION
ZERO**

Der DVR präsentiert sich mit einem überarbeiteten Corporate Design im neuen Look. Mit dem neuen Logo macht der DVR den Anspruch sichtbar, die Mobilität der Zukunft sicher zu gestalten. Gleichzeitig ist das Logo klar wiedererkennbar – schließlich ist der DVR als eine starke Marke bekannt und bringt die Erfahrung aus 53 Jahren erfolgreicher Verkehrssicherheitsarbeit mit. „Wir blicken mit einem starken Fundament aus langjähriger Arbeit für die Verkehrssicherheit und einem dynamischen Team auf die heutigen und zukünftigen Herausforderungen für einen sicheren Straßenverkehr“, sagt DVR-Hauptgeschäftsführer Stefan Grieger. Leitmotiv sei die Vision Zero: „Eine Strategie mit dem Ziel eines sicheren Verkehrssystems, in dem es keine Getöteten und Schwerverletzten mehr gibt. Das ist eine gemeinsame Aufgabe, die wir mit Leidenschaft verfolgen.“



■ Zahl der Verkehrstoten europaweit gesunken

Nach Angaben des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC) ist europaweit die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten binnen zehn Jahren um durchschnittlich 31 Prozent zurückgegangen. In Deutschland sank die Zahl von 2011 bis 2021 um 36 Prozent. Allerdings wirkt sich dabei die gesunkene Mobilität durch die Covid-19-Pandemie aus, sodass mit einem Wiederanstieg der Zahlen gerechnet werden muss.

„Die Absenkung der Getötetenzahl um 31 Prozent in der europaweiten Betrachtung ist ein Erfolg. Fast 60.000 seit 2011 gerettete Menschenleben stehen hinter dieser abstrakt wirkenden Zahl“, kommentiert DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf die Zahlen. „Aber es gibt zwei Wermutstropfen: Die Dynamik der letzten zehn Jahre würde nicht ausreichen, um das EU-Ziel einer Halbierung der Anzahl der Getöteten von 2020 bis 2030 zu erreichen. Zweitens geht ein beträchtlicher Teil des Rückgangs auf die Covid-19-Pandemie zurück, die eine geringere Mobilität bewirkt hat.“

Weitere Informationen unter: <https://etsc.eu/projects/pin/>

■ German Road Safety: Angebote auf Ukrainisch verfügbar

Wie funktioniert der Nahverkehr in Deutschland? Welche Regeln gelten auf dem Fahrradweg? Wie wird meine Fahrerlaubnis anerkannt? Wer neu in einem Land ankommt, muss sich auch im Straßenverkehr erst einmal zurechtfinden. Eine App und ein Online-Guide des Programms German Road Safety verschaffen jetzt auch in ukrainischer Sprache einen Überblick über die wichtigsten Verkehrsregeln und Besonderheiten im deutschen Straßenverkehr.

Die Materialien aus dem Programm German Road Safety gibt es inzwischen in 14 Sprachen. Jetzt werden auch aus der Ukraine geflüchtete Menschen dabei unterstützt, sich im deutschen Straßenverkehr zu orientieren sowie selbstständig und sicher mobil zu sein. Ob zu Fuß, im Auto, auf dem Fahrrad oder im Öffentlichen Personennahverkehr: In verschiedenen Kapiteln werden wichtige Verkehrszeichen und grundlegende Verkehrsregeln erklärt und unterschiedliche Situationen im Straßenverkehr erläutert.

Außerdem bieten App und Online-Guide Informationen zur Nutzung des Nahverkehrs und zum Führerschein. Die Inhalte liegen als Videoclips mit Untertiteln sowie in Textform vor.

Mehr Informationen zum Projekt German Road Safety und den Informationsmaterialien sind hier zu finden:

www.german-road-safety.de

Die German Road Safety-App steht bei [Google Play](#) und im [Apple App Store](#) zum Download bereit.

Weitere Angebote für geflüchtete Menschen aus der Ukraine finden sich auch auf der Webseite des Bundesministeriums des Innern und für Heimat:

www.germany4ukraine.de/hilfeportal-ua



Illustration: ChiaJo | Pixabay



■ „Trügerisch schön – Verkehrswege im ländlichen Raum“

DVR/UK|BG-Schwerpunktaktion sensibilisiert für Gefahren auf Landstraßen

Landstraßen sind schön, aber gefährlich. Auf keinen anderen Straßen verzeichnen wir so viele Getötete und Schwerverletzte. Über die trügerischen Gefahren auf den Verkehrswegen im ländlichen Raum informiert die diesjährige Schwerpunktaktion des DVR, der Unfallkassen und Berufsgenossenschaften (UK|BG). Sie sensibilisiert mit dem Titel „Trügerisch schön – Verkehrswege im ländlichen Raum“ für verkehrssicheres Verhalten außerhalb von Städten.

Hohes Risiko auf Landstraßen

„Durchschnittlich kommen etwa vier Menschen pro Tag auf Landstraßen ums Leben. Rund ein Viertel aller Unfälle mit Personenschaden ereignen sich auf Landstraßen, im Jahr 2020 verunglückten dabei 1.592 Verkehrsteilnehmende tödlich“, erläutert DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf. „Landstraßen wirken oft idyllisch und freundlich. Mit unserer Schwerpunktaktion wollen wir allerdings auch die trügerischen Gefahren auf Landstraßen aufzeigen.“

Die Gefahren im ländlichen Raum sind vielfältig: Verschiedene Fahrzeugtypen treffen zusammen, vom Motorrad mit schmaler Silhouette und kräftiger Beschleunigung bis hin zum breiten und trägen Traktor mit Anhänger. Damit einher gehen starke Geschwindigkeitsunterschiede und nur selten bauliche Trennungen der Fahrbahnen. Zum anderen können Unebenheiten, Verschmutzungen oder widrige Witterungsbedingungen zu

Problemen führen. Besonders riskant und gefährlich sind Überholmanöver. Im Jahr 2020 kam es dabei zu mehr als 7.500 Unfällen mit Personenschaden mit entgegenkommenden und 2.500 Unfällen mit Personenschaden mit in gleicher Richtung fahrenden Fahrzeugen.

„Wer aufmerksam, rücksichtsvoll und vorausschauend fährt, kommt nicht nur entspannter, sondern auch sicherer an. Und das sowohl in der Stadt als auch im ländlichen Raum“, unterstreicht der DVR-Präsident.

Weitere Informationen gibt es hier:

www.schwerpunktaktion.de/aktuell

Materialien für Versicherte und Betriebe

Um Beschäftigte über die Gefahren im ländlichen Raum zu informieren, stehen Unternehmen, Kommunen und öffentlichen Einrichtungen unter www.schwerpunktaktion.de/medien Filme, Seminarunterlagen und Präsentationen zur Verfügung. Der Seminarleitfaden wird in einer Version für Online- und einer Version für Präsenzseminare angeboten. Zusätzlich können Aktionsbroschüren, Poster, Faltblätter sowie Aufsteller bestellt werden. Versicherte der Unfallkassen und Berufsgenossenschaften können innerhalb des Aktionszeitraums (18. Juni 2022 bis 28. Februar 2023) zudem an einem Gewinnspiel teilnehmen, bei dem es viele attraktive Preise zu gewinnen gibt.



Schlaue Motorräder kommen besser an

In modernen Pkw und Lkw haben elektronische Helfer wie Abstandstempomat, Notbremsassistent oder Spurhalteassistent längst Einzug gehalten. Aber wie sieht es beim Einsatz von Fahrassistenzsystemen (FAS) bei Motorrädern aus? Wie wirksam sind die Sicherheitssysteme und wie verbreitet sind sie? Wie stehen Bikerinnen und Biker zu den technischen Systemen?

Diese und weitere Fragen standen im Fokus einer repräsentativen Studie des Instituts für Zweiradsicherheit (ifz), in der ein umfassendes Meinungsbild unter über 3.800 Motorradfahrenden eingeholt wurde. Ein zentrales Ergebnis: 94,6 Prozent von ihnen halten FAS an Motorrädern aus Sicherheitsgründen für sinnvoll. Das ifz definiert die Systeme übrigens wie folgt: „Ein ‚Fahrer-Assistenzsystem an motorisierten Zweirädern‘ (Abk.: FAS-M) ist ein technisches Ausrüstungsteil an motorisierten Zweirädern, welches den Fahrer bei seiner Fahraufgabe unterstützt beziehungsweise ihm assistiert und/oder die Belastung und somit die Beanspruchung des Fahrers mindert. Es dient der Aktiven Sicherheit (Unfallvermeidung).“

Wirksamkeit und Verbreitung

Wie wirken diese Systeme an einem Motorrad? „Dass die Systeme unterstützen und eine positive Wirkung auf Unfallzahlen und vor allem auch auf die Unfallschwere haben, ist unstrittig. Allerdings ist es schwierig in exakten Zahlen auszudrücken, welchen direkten Einfluss welches einzelne System auf die Entwicklung der Unfallzahlen hat. Etwas anderes zu behaupten, wäre angesichts der momentanen Datenlage unseriös“, erläutert Matthias Haasper, Leiter des ifz. Dennoch gebe

es Aussagen über Wirksamkeiten. Aus bestehenden Studien gehe beispielsweise hervor, dass die Nutzung des Antiblockiersystems (ABS) die Unfallwahrscheinlichkeit stark verringern kann. Bereits 1988 wurde es erstmals in einem Motorrad serienmäßig verbaut, seit 2017 ist ABS für neuzugelassene Motorräder verpflichtend. Motorräder mit ABS werden also den Fahrzeugbestand zunehmend dominieren. In der Studie des ifz gaben 68,5 Prozent der Befragten an, über ABS zu verfügen. Über drei Viertel meinten, gut über die Wirkungsweise des Systems informiert zu sein.

Aber schon bei einer weiteren „Entwicklungsstufe“ des ABS, nämlich dem Kurven-ABS, das technisch kontrollierte Bremsungen auch in Schräglage und somit in Kurven ermöglicht, werden die Zahlen deutlich geringer. „Auch die Durchdringung der Modellpaletten der Hersteller mit dieser Weiterentwicklung wird zu sinkenden Unfallzahlen beitragen“, zeigt sich Haasper zuversichtlich.

Genaue Aussagen, wie verbreitet die einzelnen Systeme sind, lassen sich laut Haasper kaum treffen. Für den Pkw-Bereich seien entsprechende Erhebungen verfügbar, bei den motorisierten Zweirädern sehe das anders aus.



Grafik: ifz

Funktionskenntnisse

Und wie gut kennen sich Bikerinnen und Biker mit den Funktionen der FAS-M aus? Die Begrifflichkeit Fahrassistenzsystem hat sich inzwischen auch unter Motorradfahrenden etabliert. Im Vergleich zu früheren Befragungen sind in der aktuellen Studie des ifz gerade einmal nur knapp fünf Prozent der Befragten nicht in der Lage, ein FAS-M benennen zu können. Im Jahr 2010 waren es noch über 20 Prozent. Es geht also voran, wie auch der Blick auf die technische Seite (Entwicklung/Ausstattung) aktueller Motorräder verrät. Gemäß der ifz-Studie geben mehr als drei Viertel aller Befragten (78,1 Prozent) an, zu wissen, wie die von ihnen am eigenen Fahrzeug genutzten FAS-M funktionieren und einzusetzen sind. 14,2 Prozent sind sich hierbei unsicher, während 7,7 Prozent eingestehen, keine Ahnung davon zu haben. Männliche Nutzer schätzen ihre Kenntnisse deutlich größer ein. Die Betriebsanleitung des eigenen Fahrzeugs ist mit 72,9 Prozent die vorrangige Quelle, wenn es darum geht, Informationen über die Funktionsweise und den Umgang mit FAS-M zu erhalten. Gefolgt von den Motorradhändlern mit 41,2 Prozent.

Aus Sicht des ifz ist es sehr wichtig, dass sich Motorradfahrende intensiv mit den technischen Möglichkeiten, die das Motorrad bietet, auseinandersetzen.

Zudem sollten sie wissen, wie die verbauten FAS-M überhaupt behilflich sind und wie sie möglichst effizient eingesetzt werden können. „Neben der Theorie sollten die unsichtbaren Helfer natürlich auch getestet, der Umgang mit ihnen trainiert werden, beispielsweise bei einem Sicherheitstraining“, empfiehlt Haasper.

Akzeptanz

Doch was halten die deutschen Motorradfahrenden von der unterstützenden Technik? Nahezu alle Befragten in der Studie halten FAS-M aus Gründen der Verkehrssicherheit für sinnvoll. Kaum

Einfluss auf die Einschätzung haben Alter und Geschlecht der Fahrenden, ebenso wenig das Bildungsniveau. Eigene Erfahrungen im Umgang mit verschiedenen Systemen begünstigen die positive Einschätzung. Fehlen diese, sind die Zweifel größer. Auch Erfahrungswerte aus dem Pkw sind bei der Einschätzung der technischen Helfer von Bedeutung.

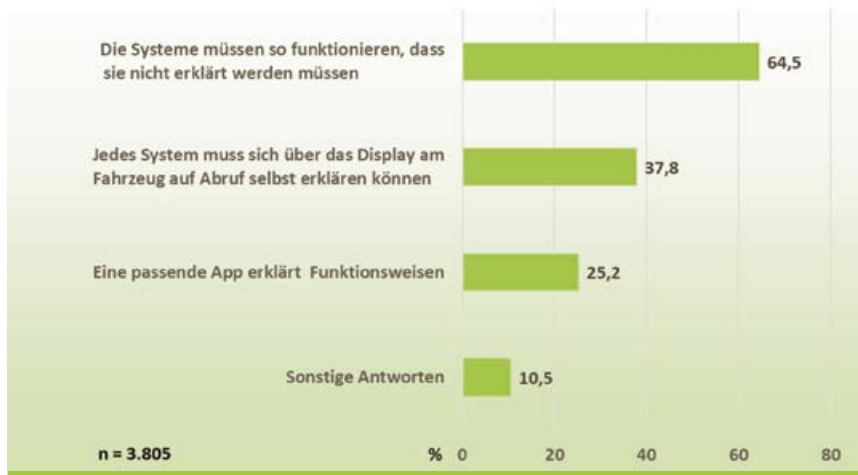
Mit 65,2 Prozent haben knapp zwei Drittel der Teilnehmenden positive Erfahrungen mit FAS-M gemacht. „Bei der Angabe, auf welchem System die Erfahrungen beruhen, dominiert klar das ABS, gefolgt von der Traktionskontrolle, also Systemen, die bereits länger auf dem Markt sind“, erklärt Haasper. Auch die Kenntnisse im Umgang mit diesen Systemen sind bei den etablierten FAS-M weiter verbreitet.

„Ich habe ein größeres Sicherheitsgefühl durch FAS-M.“ Dieser Aussage stimmen mit 66,5 Prozent zwei Drittel der Befragten zu, sie fühlen sich mit der Unterstützung von FAS-M wohler auf dem Motorrad. Lediglich 12,7 Prozent fühlen sich auf einem mit FAS-M ausgerüsteten Motorrad eher nicht so wohl. „Wir können daraus ableiten, dass FAS-M einen wichtigen Beitrag für ein positiveres Fahrgefühl leisten“, stellt der ifz-Leiter fest.



Grafik: ifz

Aussagen zur Bedienbarkeit genutzter FAS-M



Grafik: ifz

Zudem kursieren viele positive Bewertungen und Empfehlungen hinsichtlich der verschiedenen FAS-M von neutralen Institutionen, die den meisten Systemen ebenfalls klare sicherheitsfördernde Eigenschaften zusprechen. „Dass die Systeme hilfreich sind, sehen auch die Teilnehmer unserer Studie so. Mit 61,8 Prozent glauben diese zum überwiegenden Teil an den positiven Einfluss der FAS-M auf künftige Unfallzahlen. Ein Meinungsbild, das sich durch alle Alters- und Jahresfahrleistungsgruppen zieht“, erläutert der Motorradexperte.

Alle Ergebnisse der ifz-Studie gibt es hier: <https://www.ifz.de/forschung/projekte/>

„MOTORRAD: Aber sicher!“

Die Online-Motorradsicherheitskampagne „MOTORRAD: Aber sicher!“ stellt in mehreren Folgen der Reihe „Präzise und unsichtbar – Assistenzsysteme für Motorradfahrer und -fahrerinnen“ verschiedene FAS-M vor. In der seit 2015 bewährten Kooperation mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und dem Industrie-Verband Motorrad Deutschland (IVM) unter Beteiligung des ifz geht es anschaulich um die Technik und Funktion der wichtigen digitalen Helfer für den Fall der Fälle.

Weitere Informationen unter:

https://www.ifz.de/motorrad_aber_sicher/



TOP
Thema

DVR Forum „Freiheit, Fahrspaß, Sicherheit – Wegweiser für sicheres Motorradfahren“

Das diesjährige DVR Forum am 2. Mai widmete sich dem sicheren Motorradfahren und damit einer wichtigen Facette des aktuellen Schwerpunktthemas des DVR – der Verkehrssicherheit in ländlichen Räumen. Im Rahmen der digitalen Veranstaltung mit über 250 Teilnehmenden, moderiert von der TV- und Hörfunkjournalistin Patricia Pantel, wurde die Herausforderung, Fahrspaß und Sicherheit miteinander zu verbinden, in den Blick genommen.

Typische Motorradunfälle und deren Ursachen analysierte Dr. Michael Weyde, Sachverständiger für Straßenverkehrsunfälle. Aktuelle Entwicklungen für mehr Sicherheit in puncto Fahrassistenzsysteme für Motorräder beleuchtete Christian Pfeiffer, Projektleiter für Assistenzsysteme im Motorrad, Continental Engineering Services. Anschauliche Best-Practice-Beispiele für infrastrukturelle Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Bikerinnen und Bikern präsentierte

Dr. Volker Spahn, Landesbaudirektion Bayern, Zentralstelle für Verkehrssicherheit im Straßenbau.

Leidenschaft mit Sicherheit – wie können Motorradfahrende Unfallrisiken minimieren? Antworten auf diese Frage gaben in der abschließenden Diskussionsrunde Karin Karrasch, Mitglied im Vorstand des Bundesverbands der Motorradfahrer e.V. (BVDM), Kirsten Lühmann, Vizepräsidentin der Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V. und Matthias Haasper, Leiter des Instituts für Zweiradsicherheit e.V. (ifz).

Hier geht es zu den Präsentationen der Fachleute:

<https://www.dvr.de/service/veranstaltungen/dvr-forum-2021/dvr-forum-2022>

Hier geht es zur Aufzeichnung des DVR Forums:

https://www.youtube.com/watch?v=vbrEL_RjImc



Fahrassistenzsysteme – elektronische Sicherheitstechnik für Motorräder

ABS

Das erstmals 1988 serienmäßig verbaute Antiblockiersystem (ABS) ist in der Lage, den eingeleiteten Bremsvorgang so zu regulieren, dass die Räder auch bei Geradeaus-Vollbremsung nicht mehr blockieren können. Das rechnergesteuerte Zusammenspiel aus Sensoren und Regelventilen verhilft zu optimaler Bremsverzögerung und hält das Fahrzeug dabei stabil – auf allen Untergründen, also auch bei Nässe. Seit Januar 2017 müssen alle neu zugelassenen Krafträder mit über 125 cm³ Hubraum mit ABS ausgestattet sein.



Illustration: VKM

verstellbare Dämpfung verfügen. Je nach von Sensoren ermittelter Fahrsituation wird die Dämpfung der Zug- und Druckstufe an Vorderradgabel und hinteren Federbeinen über elektronisch angesteuerte Dämpferventile angepasst. Das System reagiert innerhalb von Millisekunden automatisch auf Manöver wie Bremsen, Beschleunigen oder Kurvenfahren sowie auf die Fahrbahnbeschaffenheit. Die situationsangepasste Fahrwerkeinstellung sorgt für hohe Fahrstabilität und stark verbesserten Kontakt zwischen Straße und Reifen in allen Lagen.

Schräglagen-ABS

Seit Ende 2013 ist mit dem Kurven- oder Schräglagen-ABS eine Weiterentwicklung des Blockierverhinders für Motorräder verfügbar. Damit kann auch in Kurven oder in Schräglage weitgehend gefahrlos eine Vollbremsung erfolgen. Bei der Regulierung des Bremsdrucks wird zusätzlich die gefahrene Schräglage berücksichtigt, weshalb auch bei starker Verzögerung die Seitenführungskraft der Reifen erhalten bleibt. Das System hält das Motorrad in der Fahrlinie.

Traktionskontrolle

Als Traktionskontrolle bezeichnet man eine elektronische Antriebsschlupfregelung. Ihr Ziel ist es, das Durchdrehen des Hinterrades zu verhindern. Bei Bedarf wird dazu die Antriebskraft so weit reduziert, dass die Haftungsgrenze des Reifens nicht überschritten wird. Ein Ausbrechen des Hecks beziehungsweise ein in Schräglage gefährlicher Rutscher kann so verhindert werden.

Semiaktives Fahrwerk

Bei einem Motorrad mit semiaktivem Fahrwerk sind Federungselemente verbaut, die über eine automatisch

Totwinkel-Assistent

Während der rückwärtige Verkehrsraum allein mit Rückspiegeln nicht vollständig eingesehen werden kann, nutzt der Totwinkel-Assistent Ultraschallsensoren (neuerdings auch Radarwellen), um diesen Raum im Nahbereich permanent und vollflächig zu erfassen. Sobald das System ein herannahendes Fahrzeug im kontrollierten Radius seitlich hinter dem Motorrad erkennt, sendet es ein optisches Warnsignal, das im Bereich der Rückspiegel des Motorrads aufleuchtet. Ziel ist es, Fahrende von einem situativ gefährlichen Spurwechsel abzuhalten.

Abstandstempomat

Der auch als Adaptive Cruise Control (ACC) bekannte Abstandstempomat ist quasi die dynamisierte Version des statischen Tempomaten. Während dieser „nur“ die vorgewählte Geschwindigkeit konstant halten kann, ist hier dank verbauter Radarsensoren in der Motorradfront eine Abstandsregelung integriert. Die adaptive, also „sich anpassende“ Abstands- und Geschwindigkeitsregelung sorgt durch sanfte Eingriffe in die Motorsteuerung und die Bremsanlage dafür, dass auch bei wechselnden Geschwindigkeiten stets der zuvor gewählte Sicherheitsabstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen eingehalten wird.



„Die Gefahr mitzudenken ist zentral“

Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann (FDP), Vorsitzende des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages, über ihre Leidenschaft für das Motorradfahren und die aus ihrer Sicht wichtigsten Sicherheitsaspekte.



Die Politikerin ist seit Jahrzehnten passionierte Motorradfahrerin. Foto: privat

Frau Dr. Strack-Zimmermann, seit wann fahren Sie Motorrad?

Ich gehöre zur Generation Zweirad. Mit 15 hatte ich das erste Mofa, mit 16 das erste Moped, und mit 18 das erste Motorrad, eine Honda CB 200/Baujahr 1976.

Was macht den Reiz daran für Sie aus?

Ich habe es immer geliebt, „offen“ zu fahren, schon als Kind habe ich mein Fahrrad den Hügel aufgeschoben, um mit Schwung den Berg wieder runterzufahren. Und das ganze ohne Helm. Die Helmpflicht auch für Mofas kam erst deutlich später.

Was der Sicherheit dient, sollte eingesetzt werden.

Sind Sie jemals in eine brenzlige Situation geraten?

Ja klar, habe es im Laufe der Jahrzehnte aber verdrängt. Und Gott sei Dank sind mir wirklich schwere Unfälle erspart geblieben.

Wo sehen Sie, unabhängig vom eigenen Verhalten, das größte Potenzial, die Sicherheit von Bikerinnen und Bikern zu erhöhen?

Die Gefahr mitzudenken ist zentral. Das beginnt mit der richtigen Sicherheitskleidung und endet bei der technischen Ausstattung der Maschine.

Laut Unfallstatistik fahren Frauen besser Motorrad als Männer. Woran liegt das Ihrer Meinung nach?

Ich nehme an, weil Frauen auf der Maschine nicht auf dicke

Hose machen und sich nicht wirklich dabei wohl fühlen, ans Limit zu gehen mit den entsprechenden Folgen. Also fahren sie umsichtiger.

Haben Sie schon an einem Motorrad-Sicherheitstraining teilgenommen? Wenn ja, welche besonders hilfreiche Erkenntnis haben Sie davon mitgenommen?

Ja, häufiger beim ADAC. Der beste Tipp war der Hinweis beim Kurventraining: Guckst du scheiße, fährst du scheiße.

Zunehmend spielen bei der Motorradsicherheit auch Fahrerassistenzsysteme wie ein Kombi- oder Integral-Bremssystem, Abstandsradar oder Totwinkel-Assistent eine Rolle. Wie bewerten Sie den Einsatz dieser unsichtbaren elektronischen Helfer?

Finde ich klasse. Was der Sicherheit dient, sollte eingesetzt werden. Auch ich würde solche Systeme nutzen.

Wie hoch schätzen Sie die Akzeptanz dieser Assistenten innerhalb der Community der Motorradfahrenden ein?

Am Anfang wird ein Großteil dagegen sein, weil sie es nicht cool finden. Am Ende wird es State of the Art und viele werden es wie selbstverständlich verwenden.

Interview: Sven Rademacher

Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann

Seit 2017 ist die 64-jährige FDP-Politikerin Mitglied des Deutschen Bundestages. Nach der letzten Bundestagswahl im September 2021 hat sie den Vorsitz im Verteidigungsausschuss des Deutschen Bundestages übernommen.

Von 2013 bis 2019 war die begeisterte Motorradfahrerin stellvertretende FDP-Bundesvorsitzende. In den Jahren 2008 bis 2014 fungierte sie als Erste Bürgermeisterin der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt Düsseldorf.

Nach einem Studium der Publizistik, Politikwissenschaft und Germanistik in München und anschließender Promotion zum Dr. phil. war Strack-Zimmermann über 20 Jahre als Verlagsrepräsentantin im Vertrieb für einen Jugendbuchverlag tätig.

Die Politikerin ist verheiratet und hat drei Kinder.

■ Motorradunfälle: Zahl der Schwerverletzten steigt

Viele Motorräder sind ohne moderne Sicherheitstechnik auf unseren Straßen unterwegs und insgesamt steigt der Anteil der schwer verletzten Motorradfahrer. Das sind zentrale Ergebnisse der Studie „Zweiradsicherheit im Überblick“ des Allianz Zentrums für Technik (AZT).

Rund 35 Prozent der Motorradunfälle mit Personenschaden ereignen sich ohne Beteiligung eines Dritten, 56 Prozent der Unfälle werden hauptsächlich von den Motorradfahrern verursacht. 44 Prozent (517) aller Getöteten bei Motorradunfällen gingen 2020 auf sogenannte Fahrten zurück: Die Motorradfahrer verloren die Kontrolle über ihr Fahrzeug ohne das Zutun anderer Verkehrsteilnehmer, oft durch nicht angepasste Geschwindigkeit. Diese Gefahren könnten nach Ansicht des AZT durch Antiblockiersysteme gemindert werden.

Sicherheitsfunktionen für Motorräder wenig populär

Im Rahmen der Zweiradstudie analysierte das AZT 500 zufällig ausgewählte Motorradunfälle. In die Auswertung waren alle Schadensvarianten (Sach- und Personenschaden) einbezogen. Die Analyse zeigt, dass die Motorräder nur zu einem Drittel mit ABS ausgestattet waren. 13 Prozent der leichten und zehn Prozent der schweren Krafträder hatten eine Kombinationsbremse. Ein kurventaugliches ABS war in knapp sechs Prozent der verunfallten Motorräder verbaut. „Die überwiegende Nutzung der Motorräder als Freizeit- und Sportgerät bewirkt, dass die Fahrzeuge noch immer viel zu selten mit modernen Bremssystemen oder Assistenzfunktionen wie Schlupf- oder Abstandskontrolle ausgestattet sind“, erläutert Christoph Lauterwasser, Leiter des AZT.

Sorge bereitet dem AZT zudem die Verletzungsschwere der Biker. 2021 betrug laut Statistischem Bundesamt der Anteil der Schwerverletzten an allen Verunglückten 33 Prozent. Bei Krafträdern mit Versicherungskennzeichen und bei Fahrrädern waren es je 18 Prozent. „Unsere Studie zeigt, dass die Schwerverletztenrate der Motorradfahrer seit 20 Jahren steigt, bei allen anderen Verkehrsteilnehmern sinkt sie. Die Ursachen hierfür bedürfen der näheren Untersuchung“, sagt Unfallforscher Jörg Kubitzki und Verfasser der Zweiradstudie.

Ausbildung im Simulator reduziert Unfälle

Forschende der TU Graz haben Fahrsimulator-Trainings für Fahrschulen entwickelt, die das Kollisionsrisiko zwischen Motorrädern und Autos minimieren können. Motorräder werden aufgrund ihrer schmalen Silhouette von Pkw-Fahrern oftmals übersehen. Ein Konsortium aus Fachleuten der Reco-Tech GmbH, der Fraunhofer Austria und des Instituts für Fahrzeugtechnik entwickelte deshalb im Auftrag des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie Maßnahmen, um die Wahrnehmbarkeit von Motorrädern zu verbessern.

Im Ergebnis plädieren die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler für spezielle Fahrsimulator-Trainings, um Führerscheinneulinge auf häufig vorkommende Szenarien vorzubereiten, in denen Motorräder nur eingeschränkt sichtbar sind. Zum anderen empfehlen sie die Implementierung eines multimodalen Motorrad-Warnsystems, das auf einer Fahrzeug-zu-Fahrzeug-Kommunikation beruht.

Für ihre Untersuchungen stellten die Forschenden in einem Fahrsimulator die häufigsten Verkehrsszenarien nach, die außerorts und in Ortschaften zu Kollisionen zwischen Pkw und Motorrädern führen. Anhand mehrfacher Übungsfahrten im Simulator wurde überprüft, ob und wie früh die Testpersonen das Motorrad erkennen. Ein eigens für die Studie konzipiertes Fahrassistenzsystem unterstützte sie dabei mit akustischen und optischen Warnsignalen.

Die Studie zeigt: Eine Fahrsimulator-gestützte Fahrausbildung kann die Wahrnehmung von Motorrädern deutlich verbessern. Der Nutzen des Fahrassistenzsystems mit Warnsignalen ist situationsabhängig. Auf Landstraßen trägt es zu einer Früherkennung bei, im Ortsgebiet sieht es anders aus: „Im innerstädtischen Verkehr verlassen sich die Fahrerinnen und Fahrer nach der Gewöhnung zu sehr auf das Fahrerassistenzsystem“, so die Interpretation von Arno Eichberger, Professor am Institut für Fahrzeugtechnik der TU Graz, der den Einsatz auch bei Ablenkung und Unaufmerksamkeit als sinnvoll erachtet.

Foto: benjaminolte - stock.adobe.com



■ Automatisch aktivierte Feststellbremse wird Pflicht

Das Wegrollen abgestellter Lkw ist seit vielen Jahren die Ursache für schwere Unfälle. Durch eine Änderung der europäischen Zulassungsvorschriften wird ab 2024 schrittweise die automatisch aktivierte Feststellbremse verpflichtend.

Darauf weist die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) hin, die sich gemeinsam mit dem DVR seit mehreren Jahren für die Neuregelung eingesetzt hatte.

Mit einer Änderung der Verordnung ECE R 13 hat die Europäische Wirtschaftskommission (ECE) den Weg zu mehr Sicherheit beim Betrieb von Nutzfahrzeugen freigemacht. Die ECE nahm im September des vergangenen Jahres einen Vorschlag Deutschlands an, der die Einführung einer automatisch aktivierten Feststellbremse zum Ziel hat. Einführungstermine sind September 2024 für neue Typen und September 2026 für Neufahrzeuge.

„Das ist ein wichtiger Schritt für die Umsetzung der Vision Zero“, sagt Dr. Klaus Ruff, stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der BG Verkehr.

25 Tote durch das Wegrollen abgestellter Lkw

Ruff erhofft sich von der automatisch aktivierten elektrischen Feststellbremse, dass schwere und tödliche Unfälle durch das Wegrollen von Nutzfahrzeugen komplett vermieden werden können. Diese geschehen dann, wenn Fahrer oder Fahrerinnen das Fahrerhaus verlassen, ohne manuell die Feststellbremse zu betätigen. Setzt sich der Lkw dann unkontrolliert in Bewegung, besteht höchste Gefahr. „Nach Analyse der Unfalluntersuchungen der BG Verkehr gab es zwischen 2011 und 2018 mindestens 65 schwere Unfälle durch das Wegrollen von Lkw. Dabei wurden 25 Versicherte getötet“, erklärt Ruff.

Die BG Verkehr hatte seit 2017 mehrfach darauf gedrängt, die in Pkw bereits etablierte Lösung auf den Nutzfahrzeugsektor auszuweiten. Die neuen Vorschriften gelten für Fahrzeuge mit elektrischer Feststellbremsanlage. Die Feststellbremse soll künftig automatisch aktiviert werden, wenn das Fahrzeug steht und die Zündung ausgeschaltet oder der Fahrerplatz verlassen wird. Dies kann die Fahrzeugelektronik beispielsweise durch das Öffnen der Fahrertür oder des Sicherheitsgurtes erkennen.

■ Ganz schön WILD!

Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern, Wirtschaftsministerium und Polizei besetzen die Landstraßenkampagne „SCHÖN GEFÄHRLICH!“ der letzten Jahre mit neuen Themen.

Wie aus dem Nichts tauchen sie manchmal auf: Hirsche, Rehe, Wildschweine, aber auch kleinere Wildtiere wie Hasen, Otter und Marder. Wer jetzt zu schnell fährt, abgelenkt ist oder auszuweichen versucht, ist in großer Gefahr. Darauf weist die Landesverkehrswacht (LVW) Mecklenburg-Vorpommern mit ihrer Aktion „Ganz schön WILD!“ hin.

Zum Auftakt wurde das neue Landstraßenplakat enthüllt, das anschließend auf 107 Plakatständern im ganzen Land zur Vorsicht mahnt. Der aus dem Verkehrszeichen „Wildwechsel“ bekannte Rehbock springt mit mächtigem Satz auf die Fahrbahn, eine typische Situation, wie sie in Mecklenburg-Vorpommern jährlich etwa 17.000-mal passiert. Eine Tachonadel im „grünen Bereich“ weist darauf hin, dass angemessene Geschwindigkeiten helfen, schwere Unfälle zu vermeiden und Unfallfolgen zu mindern.

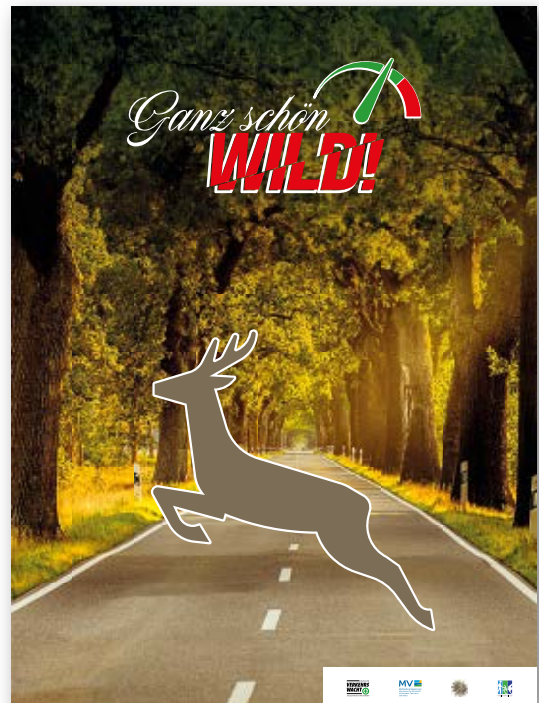
Die Region Malchow war Drehort eines Wildunfall-Videos:

 <https://www.verkehrswacht-mv.de/angebote/sicherheit-alleen>

Begleitet wird die Plakatierung von Social-Media-Beiträgen und Printmedien, finanziert wird die Kampagne aus Mitteln der Verkehrssicherheitskommission.

„In der Nähe von Wäldern und Feldern gilt es, das Tempo zu reduzieren, bremsbereit zu sein und den Fahrbahnrand und die angrenzenden Gebiete im Auge zu behalten. Ist eine Kollision trotz Vollbremsung nicht mehr zu vermeiden, ist das besser, als ein riskantes Ausweichmanöver zu unternehmen. Der Aufprall auf einen Baum oder ein Zusammenstoß mit dem Gegenverkehr haben in der Regel schwerwiegendere Folgen als die Kollision mit einem Wildtier“, sagte LVW-Präsident Hans-Joachim Hacker bei der Plakatenthüllung.

Im kommenden Jahr wird die Kampagne mit Plakaten und Aktionen zu weiteren wichtigen Unfallursachen auf den Landstraßen in Mecklenburg-Vorpommern fortgesetzt: dem riskanten Überholen und dem Abkommen von der Fahrbahn, etwa wegen unangepasster Geschwindigkeit, Müdigkeit oder Ablenkung.



■ Pakt für Verkehrssicherheit: FAS als Lebensretter

Fahrassistenzsysteme (FAS) sind wahre Lebensretter und durch die europäische Typgenehmigungsverordnung werden viele Systeme für Neufahrzeuge ab 2024 verpflichtend.

Ein Workshop im Rahmen des Paktes für Verkehrssicherheit bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) behandelte den „Beitrag der Fahrzeugtechnik zum Verkehrssicherheitsprogramm 2021 bis 2030 des Bundes“.

Zu folgenden Ergebnissen kamen die Fachleute: Fahrzeuge sollten so ausgestattet sein, dass ein softwareseitiges Hinzufügen einzelner FAS auch später noch möglich ist. Hier gelte es, entsprechende Schnittstellen zu vereinheitlichen. Die Mindestausstattung von Fahrzeugen sollte im Hinblick auf die verbauten FAS noch stärker an der Verkehrssicherheit ausgerichtet sein. Gerade im günstigeren Preissegment müssten Systeme auch einzeln gekauft werden können und nicht nur als Teil kostspieliger Ausstattungspakete. Eine wichtige Forderung betraf auch die bessere Ausrüstung von

Kleintransportern mit sicherheitsrelevanten Systemen, da für die Flotten häufig nur Basisausstattungen beschafft würden. Fördermaßnahmen, wie für den Abbiegeassistenten bei Lkw, könnten auch für weitere Systeme ermöglicht werden.

Hinsichtlich weiterer Innovationen sei die Mensch-Maschine-Schnittstelle ein wesentlicher Ansatzpunkt. FAS sollten vor allem auch bei altersbedingten Einschränkungen unterstützen. Großes Potenzial wurde sowohl der Vernetzung von Fahrzeugen untereinander als auch der Infrastruktur beigemessen. Hier müsse es gelingen, dass die Industrie sich auf einen gemeinsamen Standard verständige oder dieser regulativ vorgegeben werde.

Gefordert wurde zudem eine bessere Aufklärung der Bevölkerung über Nutzen

und Wirkweise der Systeme, gerade auch über die Händler. FAS dürften nicht von vornherein abgeschaltet und damit nutzlos werden. Außerdem sollten Fahrschulen möglichst hoch ausgestattete Fahrzeuge einsetzen, um die Systeme für Fahrschülerinnen und -schüler direkt erlebbar zu machen.

DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf machte deutlich, dass die Fahrzeugtechnik nur einen Bestandteil erfolgreicher Verkehrssicherheitspolitik ausmachen könne. Besonders wirksam, aber mit teils langen Umsetzungszeiträumen, müsse eine verbesserte Infrastruktur zur Vision Zero beitragen. Schwierig zu erreichen, aber unverzichtbar sei zudem ein verantwortungsvolles Verhalten der Verkehrsteilnehmenden.

■ DGUV ist Pakt für Verkehrssicherheit beigetreten

**VISION
ZERO**

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), Spitzenverband der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen, ist dem „Pakt für Verkehrssicherheit“ beigetreten. Der Pakt ist ein gemeinsames Projekt von Bund, Ländern und Kommunen mit dem Ziel, mehr Sichtbarkeit für die Verkehrssicherheitsarbeit zu schaffen und den Austausch aller Beteiligten zu fördern. Hierzu möchte die DGUV ihren Beitrag leisten.

Die DGUV setzt sich seit langem für die Vision Zero sowohl in der Arbeitswelt als auch im Straßenverkehr ein. Im Fokus steht, die Sicherheit auf den täglichen Wegen zum Arbeitsplatz, in die Kindertageseinrichtung, zur Schule oder Universität zu erhöhen. Unfallversichert und damit Ziel von Präventionsmaßnahmen sind aber auch Dienstwege, Arbeitsplätze im Straßenverkehr oder Wege zu einer Einsatzstelle. Um all diese Verkehrsbeteiligungen sicherer zu machen, werden

regelmäßig Arbeitsprogramme zu verkehrsrelevanten Themen für unterschiedliche Zielgruppen erstellt.

So rücken die Unfallversicherungsträger und die DGUV in diesem Jahr im Rahmen ihrer Beratung von Unternehmen, öffentlichen Einrichtungen und Kommunen das Thema „Mobilität sicher gestalten“ in den Mittelpunkt. Sie bieten in Zusammenarbeit mit dem DVR dazu mit [GUROM](#) ein Online-Tool, mit dem Gefährdungsfaktoren bei der (berufsbedingten) Teilnahme am Straßenverkehr für das Unternehmen analysiert werden können. Es unterstützt damit die betriebliche Gefährdungsbeurteilung. Weitere Schwerpunkte für 2022 sind Themen wie „Verkehrssicherheit in ländlichen Räumen“, „Motorradfahren – Gut und sicher“ und „Lernen im Wandel der Mobilität“.

■ Die Rechte von Unfallopfern stärken

Wir lesen und hören fast täglich von schlimmen Unfällen, sehen Rettungswagen, Feuerwehr und Polizei an Unfallorten. Auf deutschen Straßen sterben Tag für Tag durchschnittlich sieben Menschen. Eine Jubiläumsveranstaltung der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) widmete sich dem Leid der Unfallopfer, den physischen und psychischen Langzeitfolgen und dem Kampf gegen Versicherungen.

Bei der Fachtagung anlässlich des zehnjährigen Bestehens der VOD am 17. Juni 2022 in Münster mit etwa 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmern standen das Leid und die Not von Verkehrsunfallopfern im Vordergrund. Stellvertretend für alle wurde in einem ergreifenden Film die reale Geschichte einer jungen Frau erzählt: vom Unfall als Radfahlerin mit einem nach rechts abbiegenden Lkw über die Notfallrettung und die Versorgung in Krankenhäusern und Reha-Einrichtungen bis hin zum jahrelangen Kampf mit einer Versicherung. Das Video kann auf der Webseite der VOD angesehen werden: <https://vod-ev.org/10-jahre-vod-die-rechte-von-unfallopfern-staerken/>

Berührender Höhepunkt der Veranstaltung waren die stehenden Ovationen der Teilnehmenden für das Unfallopfer. In ihrer kurzen Ansprache wies die Verunglückte darauf hin, dass Unfallopfer eine Minderheit seien, die nur wenige Menschen interessiere: „Und das, obwohl es jeden Menschen treffen kann. Auch ich dachte nie daran, dass mir dieser schlimme Unfall urplötzlich zustoßen würde. Er hat mein Leben von einer auf die andere Sekunde komplett auf den Kopf gestellt. Ich bitte Sie mitzuhelfen, die Verkehrsunfallopfer besser in Schutz zu nehmen.“



Dr. Agata Norek berichtete, dass ihr schwerer Unfall ihr Leben von einer auf die andere Sekunde komplett auf den Kopf gestellt habe.
Foto: Michael Heß (MH/konzept)

Lob für die VOD

Vorträge von Fachleuten aus Unfallrettung, Notfallmedizin, Rehabilitation, Justiz und Unfallopferhilfe rundeten die Veranstaltung inhaltlich ab.

Die Laudatio zum zehnjährigen Bestehen der VOD hielt Jürgen Mathies, Staatssekretär im Ministerium des Innern Nordrhein-Westfalen, in Vertretung von NRW-Innenminister Herbert Reul, Schirmherr der Jubiläumsveranstaltung: „Das bemerkenswerte Engagement der VOD wird deutlich, wenn man sich vor Augen führt, was in den letzten zehn Jahren seit Gründung des Vereins alles bewegt wurde. Angefangen mit der Einrichtung eines Beratungsnetzwerkes bis hin zum Internetportal ‚hilfefinder.de‘. Wir brauchen die Unterstützung der VOD, denn sie bietet in einer solchen Ausnahmesituation Halt und Hilfe an. Ich möchte ganz herzlich – auch im Namen von Minister Reul und im Namen des Landes Nordrhein-Westfalen – Danke sagen für die Arbeit der VOD.“



Schwere Unfälle können zu physischen und psychischen Langzeitfolgen für die Betroffenen führen.
Foto: benjaminmolte - Fotolia

Moderiert wurde die Veranstaltung von Kirsten Lühmann, von 2009 bis 2021 Mitglied des Deutschen Bundestages und von 2014 bis zu ihrem Ausscheiden Sprecherin der Arbeitsgruppe Verkehr und digitale Infrastruktur der SPD-Bundestagsfraktion.

20. Deutscher Verkehrsexpertentag

Auch die zweite Veranstaltung der VOD an diesem Tag war ein Jubiläum: Der Deutsche Verkehrsexpertentag wurde zum 20. Mal durchgeführt. Moderiert von Professor André Bresges (Universität Köln) referierten namhafte Fachleute zu der Frage, wie in Deutschland die Vision Zero mit dem Ziel „Keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr“ verwirklicht werden kann.

Dem Thema „Fahrzeug“ widmete sich Dr. Anja Eichelmann von der FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH in Dresden. Verkehrstechnische und infrastrukturelle Aspekte des Themenkomplexes „Straße“ stellte Professor Dr. Uwe Plank-Wiedenbeck (Universität Weimar) vor, während Professor Dr. Dieter Müller (Hochschule der Sächsischen Polizei) rechtliche Fragestellungen aufgriff. Das menschliche Verhalten nahm Professor Dr. Bernhard Schlag (TU Dresden) in den Blick. Den Themenkatalog rundete Dr. Wolfram Hell (Universität München) mit seinem Referat zur Vision Zero auf nationaler und internationaler Ebene ab.

Mit dieser Doppelveranstaltung hat die VOD ihre zwei Aufgabenschwerpunkte verdeutlicht: Unfallopferschutz und Unfallprävention.

Weitere Informationen unter: <https://vod-ev.org/>

Verkehrsunfälle und Unfallopfer

Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer der beiden Jubiläumsveranstaltungen erhielten druckfrisch den Band 1 „Verkehrsunfälle und Unfallopfer“ der neuen VOD-Schriftenreihe. 40 Autorinnen und Autoren geben auf insgesamt rund 150 Seiten Antworten auf zentrale Fragen: Warum geschehen Unfälle? Welchen Anteil hat die Art der Fortbewegung an der Entstehung von Unfällen? Welche speziellen Probleme, die zu Unfällen führen können, haben unterschiedliche Personengruppen bei der Verkehrsteilnahme? Wie sind Verkehrsunfälle zu vermeiden?

Im Vordergrund stehen die Unfallopfer und ihre Angehörigen. Wo bleibt ihr Leid? Wie kommen sie mit ihren physischen und psychischen Langzeitfolgen zurecht? Welche Unterstützung bekommen sie im Kampf gegen Versicherungen?

Das Kompendium fasst alle relevanten Aspekte mit Blick auf Verkehrsunfälle und Unfallopfer zusammen und ist damit ein Werk, das es so noch nicht gegeben hat. Idee, Konzeption und Umsetzung entstammen der Feder von Michael Heß, seit 2019 ehrenamtlicher Pressereferent der VOD. Bis September 2018 war er 27 Jahre lang Geschäftsführer der Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH, der Tochtergesellschaft des DVR.

Die erste Ausgabe der VOD-Schriftenreihe steht hier zum Download bereit: <https://vod-ev.org/vod-schriftenreihe-nr-1-verkehrsunfaelle-und-unfallopfer/>



Jürgen Mathies, Staatssekretär im Ministerium des Innern Nordrhein-Westfalen, würdigte das Engagement der VOD.
Foto: Michael Heß (MH|konzept)

■ Sicher unterwegs mit Wohnmobil und Caravan

Mit dem Wohnmobil, Caravan oder Camper in den Urlaub zu fahren, wird zunehmend beliebter. Die Unabhängigkeit im mobilen Zuhause ist gefragt. Im Segment der zugelassenen Wohnmobile konnte das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) am Stichtag 1. Januar 2022 eine Steigerung von 13,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr ausweisen. Mit der Zunahme der Freizeitmobile steigen natürlich auch die Anforderungen für die Sicherheit.

Selbst routinierten Autofahrenden kann es etwas mulmig werden, wenn sie zum ersten Mal hinter dem Steuer eines Reisemobils sitzen, denn die Ausmaße dieser Fahrzeuge sind gewöhnungsbedürftig. Deshalb ist es besonders für Neulinge wichtig, sich gut vorzubereiten, bevor die Fahrt in die Berge oder ans Meer beginnen kann.

Sicher beladen

Zudem müssen bestimmte formale Voraussetzungen erfüllt werden: Fahrende, die den Führerschein der alten Klasse 3 gemacht haben, dürfen Wohnmobile bis 7,5 Tonnen fahren. Besitzen sie die Fahrerlaubnis der Klasse B, sind nur Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen erlaubt. Beim sicheren Beladen darf das zulässige Gesamtgewicht nicht überschritten werden, ansonsten kann ein Bußgeld drohen. Und die eigene Sicherheit ist darüber hinaus auch gefährdet. Deshalb sollten sich Reisende unbedingt vor der Fahrt über das Leergewicht und das zulässige Gesamtgewicht des Wohnmobils informieren, um einschätzen zu können, wie viel Gepäck mitgenommen werden darf. Genauere Angaben dazu macht die EU-Zuladungsnorm EN 1646-2, die das Leergewicht des Wohnmobils definiert. Beim sicheren Beladen gilt: Schweres Gepäck sollte möglichst unten, leichte Gegenstände oben verstaut werden, damit das Fahrzeug durch den tiefer liegenden Schwerpunkt stabilisiert wird.

Fahrgefühl entwickeln

Wer zum ersten Mal ein Reisemobil für den Urlaub mietet, sollte sich mit den veränderten Fahreigenschaften vertraut machen. Bereits nach den ersten Metern wird Anfängerinnen und Anfängern am Steuer schnell klar, dass sich ein Fahrzeug von 3,5 oder 7,5 Tonnen Gewicht anders verhält als ein Pkw. Das gilt vor allem beim Beschleunigen und Bremsen, erst recht bei schlechten Witterungs- oder Straßenbedingungen. Zudem sind Reisemobile mit ihren großen Front- und Seitenflächen anfälliger für Wind, etwa beim Überholen von Lkw auf der Autobahn oder auf Brücken. Die Hinweise auf Seitenwind sollten Fahrende eines Wohnmobils immer ernst nehmen.

Auch die langsamere Beschleunigung eines Reisemobils muss einkalkuliert werden, ebenso die größere Masse und die damit verbundenen längeren Bremswege. Ausreichenden Sicherheitsabstand einzuhalten und früher zu bremsen, gehören zu den Übungen vor und während der Reise. Wer den Verkehr im Blick behält und vorausschauend fährt, wird hoffentlich jedes Bremsmanöver vermeiden können.

Abbiegen und rangieren

Auch das Kurvenfahren und Abbiegen erfordert Übung: Weiter ausholen lautet die Devise, wenn die Hinterräder eine Kurve schaffen sollen, ohne über den Bordstein zu rumpeln und das Heck in den Gegenverkehr ragen zu lassen. In Kurven haben die fahrenden „vier Wände“ eine höhere Kippneigung, die auch beim Spurwechsel und Bremsen beachtet werden sollte.

Das Einparken oder Rangieren, vor allem rückwärts, kann zu einer schweißtreibenden Angelegenheit werden. Länge und Breite des Fahrzeugs erfordern besondere Umsicht. Hat das Wohnmobil keinen Einparkassistenten, Sensoren an Front und Heck oder eine 360-Grad-Kamera, muss das Einparken über die Außenspiegel gelingen. Spiegel im Wohnmobil sind oft zweigeteilt, zumindest im Weitwinkelspiegel sollte man aber die Hinterräder des Fahrzeugs sehen. Eine zweite einweisende Person, die außen die Lage im Blick hat und die richtigen Zeichen gibt, ist oft wichtiger als die beiden Außenspiegel. Hilfreich ist eine Rückfahrkamera, die es auch zum Nachrüsten gibt.

Fahrende sollten insgesamt umsichtig, vorausschauend und defensiv unterwegs sein. Wer auf Nummer sicher gehen möchte, kann ein spezielles Reisemobil-Fahrsicherheitstraining absolvieren, bei dem man das sichere Bremsen, Kurvenfahren, Einparken und Beladen üben kann.

Foto: Tomasz Zajda - stock.adobe.com

Tipps für die Reise mit dem „rollenden Zuhause“

Mit einer sorgfältigen Planung und Vorbereitung steht der Reise mit Wohnmobil und Caravan nichts mehr im Wege und der Urlaubsspaß kann beginnen. Dazu zählt, auch die technischen Voraussetzungen vor Fahrtantritt gründlich zu überprüfen. Hier eine Checkliste:

Bremsen, Licht und Co.: Bremsen und Licht müssen funktionieren. Die Batterie sowie die Füllstände von Öl, Kühlwasser, Scheibenwaschanlage und Wassertank müssen gecheckt werden. Die Fahrzeugelektrik und Stoßdämpfer sollten fachmännisch geprüft werden.

Bei Caravans sind spezifische Gefahrenquellen wie die Brems- und Lichtanlagen, Korrosion, defekte Leitungen und die Anhängertechnik sowie Verschleiß, vor allem an Deichsel, Stützrad, Abreißseil und Zugkugelpkuplung zu berücksichtigen.

Reifen: Wohnmobile sind nach Angaben der Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger e.V. (KÜS) häufig mit Reinforced-Reifen (Verstärkung an der Seitenflanke) und C-Reifen (Verstärkung in der Lauffläche) ausgerüstet. Diese Reifen verhalten sich sehr unterschiedlich, daher muss die Bereifung einheitlich und der Luftdruck beim C-Reifen erheblich höher sein.

Die KÜS-Prüfingenieure empfehlen eine Profiltiefe von mindestens drei Millimetern, gesetzlich vorgeschrieben sind 1,6 Millimeter. Wenn ein Caravan eine bescheinigte 100-km/h-Zulassung hat, müssen die Reifen mindestens den Geschwindigkeitsindex L aufweisen und jünger als sechs Jahre sein.

Ladung: Die maximale Zuladung, die in den Fahrzeugpapieren zu finden ist, muss beachtet werden. Sie ist schnell überschritten, vor allem bei kleineren Modellen.

Rundumcheck: Vor der Fahrt noch einmal um das Gefährt herumgehen und gründlich kontrollieren, ob außen alles sicher befestigt ist, zum Beispiel mitgeführte Fahrräder, und ob alle äußeren Staufächer fest verschlossen sind.

Fahrzeughöhe: Die Höhe des Wohnmobils muss bedacht werden, falls es mal eng wird. Tiefhängende Äste, Verkehrsschilder oder niedrige Durchfahrten können dem Aufbau eines Reisemobils gefährlich nahekommen. Da nähert man sich besser im Schritttempo oder schickt eine mitfahrende Person zum Einweisen voraus.



■ Verkehrsüberwachung im europäischen Vergleich

Dem Thema Verkehrsüberwachung widmet sich der aktuelle PIN-Flash-Bericht des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC. Geschwindigkeitsüberschreitungen, alkohol- und drogenbedingte Verkehrsverstöße, das Nicht-Anlegen des Sicherheitsgurtes sowie Unaufmerksamkeit stehen im Fokus der ländervergleichenden Untersuchung.

Langfristige Verhaltenseffekte durch Überwachungsmaßnahmen werden am ehesten erzielt, wenn auf die Feststellung eines Verstoßes eine sofortige Rückmeldung oder Sanktion folgt. In Schweden zum Beispiel erreichen Bußgelder für Geschwindigkeitsüberschreitungen, die mittels Radarkameras erfasst wurden, die Fahrenden innerhalb einer Woche.

Geschwindigkeitsüberwachung

Bei der Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen hat sich eine Kombination aus mobilen Polizeikontrollen am Straßenrand und automatisierter Überwachung, einschließlich mobiler und stationärer Kameras sowie der Abschnittsüberwachung (Section Control), als wirksames Instrument erwiesen. In 21 von 28 Staaten, die Daten zur Anzahl der im Zeitraum 2010 bis 2019 ausgestellten Strafzettel wegen Geschwindigkeitsverstößen liefern konnten, war ein Anstieg, nur in sieben Ländern ein Rückgang zu verzeichnen.

Die Anzahl der Kameras je 1.000 Einwohner variiert von Land zu Land. Schweden weist die höchste Anzahl fest installierter Kameras auf, in Rumänien werden hingegen nur mobile Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt. In einigen Staaten werden auch Daten zur Begleichung der Geldbußen wegen Geschwindigkeitsübertretungen gesammelt. Auch hier ist eine große Diskrepanz zu erkennen: 2020 waren es in Polen 95 Prozent der „Tickets“, in Italien 61 Prozent und in Portugal 44 Prozent, bei denen die Verkehrssünder durch das Einlegen von Widersprüchen oder aufgrund technischer Messungenauigkeiten der Buße entkommen konnten.

Alkoholkontrollen

Da nur 14 Länder des PIN-Programms Daten zu Alkoholkontrollen liefern können, ist lediglich ein Ausschnitt der Überwachungsaktivitäten ermittelt worden. Danach haben in acht Ländern die Alkoholkontrollen zwischen 2010 und 2019 nachgelassen. Die Unterschiede der Kontrolldichte zwischen den Ländern sind jedoch beträchtlich: Während in Estland 696 Alkoholkontrollen je 1.000 Einwohner durchgeführt wurden, waren es in Irland nur 64. Die Jahre 2020 und 2021 wurden wegen der Corona-Pandemie nicht betrachtet.

Gurtnutzung

Kontrollen hinsichtlich der Gurtnutzung werden in den befragten Ländern vorwiegend nicht prioritär durchgeführt und nahmen im Zeitraum 2010 bis 2019 in den meisten Ländern ab. Dabei ist der Gurt für Fahrzeuginsassen nach wie vor Lebensretter Nummer eins. Verstärkt durchgeführt wurden jedoch Kontrollen zur Handynutzung, so auch in gemeinsamen europaweiten Aktionen, die von ROADPOL, der Vereinigung der europäischen Verkehrspolizeien, koordiniert wurden.

Anlässlich der Veröffentlichung des PIN-Flashs führte der ETSC gemeinsam mit ROADPOL ein Online-Seminar durch, bei dem die Vertreterin der EU-Kommission Claire Depré die Verkehrsüberwachung als integralen Bestandteil der Verkehrssicherheitsstrategie der EU hervorhob. Vor dem Hintergrund der Überarbeitung der Richtlinie zur grenzüberschreitenden Ahndung von Verkehrsverstößen wies sie auf die öffentliche Konsultation hin, an der sich auch der DVR beteiligte. Übergeordnetes Ziel der „Enforcement“-Richtlinie ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit, wobei die Verkehrsteilnehmenden bei Verstößen im europäischen Ausland deutlicher zur Rechenschaft gezogen werden sollen als bisher.

Hier geht es zum PIN-Flash-Bericht:

<https://etsc.eu/how-traffic-law-enforcement-can-contribute-to-safer-roads-pin-flash-42/>

Hier geht es zum Stream des Online-Seminars:

<https://etsc.eu/join-etsc-and-roadpol-on-16-march-for-two-online-events-on-enforcement/>

Foto: PlaNet Fox
from Pixabay

■ Einfluss des Freundeskreises auf das Risikoverhalten

Eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) weist nach, wie stark der Einfluss von Gleichaltrigen auf das Fahrverhalten junger Fahrer ist und wie gut die jungen Leute die Einstellungen und das Verhalten ihrer Freunde einschätzen.

Im BASt-Projekt „Einfluss gleichaltriger Bezugspersonen (Peers) auf das Mobilitäts- und Fahrverhalten junger Fahrerinnen und Fahrer“ wurden 311 junge Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer zwischen 18 und 24 Jahren sowie jeweils drei ihrer guten Freunde ausführlich zu verkehrssicherheitsrelevanten Aspekten befragt. Mit Blick auf das Fahren mit deutlich erhöhter Geschwindigkeit, nach dem Konsum von Alkohol und der Handybenutzung während der Fahrt untersuchten die Fachleute der BASt, wie stark diese Risikoverhaltensweisen sowohl von Merkmalen der Person als auch von denen der Peer-Gruppe beeinflusst werden.



Ausgelassene Stimmung im Pkw kann die Konzentration von Fahrenden beeinträchtigen.

Foto: ASDf - stock.adobe.com

meinungsführende Rolle innehaben und damit auch die Einstellungen der anderen Mitglieder der Peer-Gruppe beeinflussen. Hier kann es beispielsweise darum gehen, an die soziale Verantwortung zu appellieren, indem verdeutlicht wird, dass durch das eigene Verhalten eine Vorbildfunktion eingenommen wird.

Ergebnisse

Im Endergebnis konnte der starke Einfluss der Peer-Gruppe auf das Risikoverhalten junger Fahrerinnen und Fahrer klar nachgewiesen werden: Der Erklärungsanteil beträgt für jede der drei risikohaften Verhaltensweisen etwa 30 Prozent. Somit kann etwa ein Drittel der statistischen Streuung des jeweiligen Risikoverhaltens durch Merkmale der Peer-Gruppe erklärt werden. Darüber hinaus zeigte sich, dass die Risikoakzeptanz und das Risikoverhalten der Peers von jungen Fahrerinnen und Fahrer häufig überschätzt werden.

Folgerungen

Die Ergebnisse dieser Studie bestätigen die Notwendigkeit von Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die auf die Peer-Gruppe gerichtet sind. Diese Ausrichtung ist besonders wichtig, da junge Fahrer das Risikoverhalten ihrer Peers überschätzen, also von der Realität abweichende Vorstellungen vom Risikoverhalten ihrer Bezugsgruppe haben. Die BASt empfiehlt deshalb kommunikative Maßnahmen, um diese Vorstellungen zu korrigieren.

Zudem sollten Appelle an jene Mitglieder einer Peer-Gruppe adressiert werden, die besondere Akzeptanz genießen, eine

Hohes Unfallrisiko

Nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation (WHO) kommen pro Jahr weltweit mehr junge Menschen zwischen 15 und 29 Jahren bei Verkehrsunfällen ums Leben als durch HIV/Aids, Malaria oder Tuberkulose. Junge Menschen – darunter mehrheitlich junge Männer – verunglücken dabei hauptsächlich als Pkw-Insassen oder Fahrende von Kraftfahrzeugen. Nach Angaben des Institute for Health Metrics and Evaluation (IHME) der Universität Washington in Seattle sind 2019 weltweit rund 175.000 Menschen im Alter zwischen 15 und 24 Jahren im Straßenverkehr tödlich verunglückt. Das sind rund 15 Prozent aller Verkehrstoten. Das geht aus dem DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2022 „Mobilität junger Menschen“ hervor. „Um effizient und langfristig nachhaltig gegenzusteuern, sind große Anstrengungen aller Beteiligten notwendig“, betonte Jann Fehlauer, Geschäftsführer der DEKRA Automobil GmbH bei der Vorstellung des Reports in Berlin. Ansatzpunkte gebe es bei der Fahrzeugtechnik ebenso wie bei der Straßeninfrastruktur, in der Gesetzgebung und Verkehrsüberwachung, Verkehrserziehung sowie der Fahrausbildung. Auch Präventionskampagnen könnten einen wichtigen Beitrag leisten.

Hier geht es zum DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2022 „Mobilität junger Menschen“: www.dekra-roadsafety.com

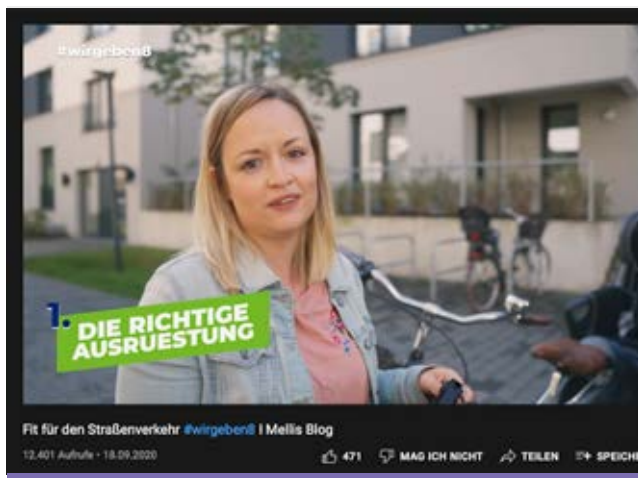
■ Influencer als Vorbilder

Influencerinnen und Influencer zeigen ihren Alltag im Internet und erreichen damit teilweise ein Millionenpublikum. Neben Mode, Sport und Reisen wenden sie sich auf ihren Social-Media-Kanälen vermehrt auch ernsteren Themen wie Gesundheit und Politik zu. In einem Forschungsprojekt wurde untersucht, wie Verkehrssicherheit über sie kommuniziert werden kann.

Da die Online-Nutzung gegenüber den klassischen Medien stetig zunimmt, ist dieser Bereich ein weiteres Feld, um Menschen mit dem Thema vertraut zu machen“, sagt Prof. Dr. Amelie Duckwitz vom Institut für Informationswissenschaft der TH Köln. Sie führte gemeinsam mit Dr. Walter Funk vom Institut für empirische Soziologie (IfeS) der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg und der Social-Media-Marketing-Agentur earnesto das Projekt „Influencer in der Verkehrssicherheitskommunikation: Konzeptentwicklung und pilothafte Anwendung“ im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durch.

Kampagne #wirgeben8

Im Forschungsprojekt wurde die Social-Media-Kampagne #wirgeben8 mit neun reichweitenstarken Influencerinnen und Influencern entwickelt, die auf ihren Kanälen ihr Familienleben teilen. Die Kampagne thematisierte die Verkehrssicherheit von Kindern im Alter bis 14 Jahren für die Zielgruppe der Eltern. Dabei gab es jeweils die Schwerpunkte „Kinder als Pkw-Mitfahrer, Fußgänger und Fahrradfahrer“, zu denen typische Risiken und Verkehrsregeln herausgearbeitet wurden.



Der Einfluss von Influencern auf die Verkehrssicherheitskommunikation wird sehr positiv eingeschätzt. Foto: BASt

Die Umsetzung erfolgte in drei Phasen. Zunächst wurden die Follower dazu aufgerufen, Fragen und Erfahrungen zu dem Thema zuzusenden. Anschließend stellten die Influencerinnen und Influencer in Video-, Story- und Fotobeiträgen, die sie auf ihre Art und Weise mit kreativer Freiheit gestalten konnten, Praxistipps dar.

#wirgeben8

Glaubwürdigkeit als zentraler Faktor

Im Anschluss wurden die Nutzerinnen und Nutzer der Kampagneninhalte befragt. Rund 1.600 Personen nahmen an der Online-Befragung teil. Diese bewerteten die Kampagne nahezu ausschließlich positiv. „In allen Dimensionen wurde der Glaubwürdigkeit der Influencerinnen und Influencer hohe Werte zugeschrieben. Diese hatte einen signifikant positiven Einfluss auf die Kampagnenwirkungen in Form von Wissen, Einstellungen und Verhalten. Verkehrssicherheitskampagnen in den sozialen Medien sind insofern niedrigschwellige Maßnahmen, die potenzielle Zielgruppen in einem Umfeld abholen, in dem sie sich gerne aufhalten“, unterstreicht Duckwitz.

Als Erfolgsfaktor wird auch die Einbindung der Verkehrssicherheitsexpertinnen und -experten bewertet. „Das ist vor allem auf den Rollentausch der Influencerinnen und Influencer zurückzuführen, die sich auch auf der Seite der lernenden Community befanden, wodurch eine noch höhere Identifikation und vermehrt soziale Nähe entstand“, ergänzt Duckwitz.

Knapp 60 Prozent gaben an, dass ihr Interesse an Verkehrssicherheitsthemen geweckt worden sei. Für etwa 55 Prozent nimmt die Verkehrssicherheit im Alltag mit Kindern einen wichtigeren Stellenwert ein. Die meisten befragten Eltern berichteten, dass sie nun im Verkehrsalltag mit ihren Kindern sensibler agieren, ihre eigene Vorbildrolle bewusster wahrnehmen, sicheres Verhalten im Straßenverkehr vermitteln und nach weiteren Informationen zum Thema suchen.

Hier geht es zum BASt-Bericht:

<https://www.bast.de/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-m/2022-2021/m322.html?nn=1829138>



■ Weniger schwere Verkehrsunfälle mit Kindern

Immer weniger Kinder kommen bei einem schweren Verkehrsunfall zu Schaden. Das zeigt der aktuelle Kinderunfallatlas der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Allerdings gibt es Unterschiede in einzelnen Regionen und abhängig von der Art der Verkehrsbeteiligung.

Schwere Unfälle von Kindern, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs waren, sind insgesamt rückläufig. Die Analysen der BASt basieren auf Unfallzahlen von bis zu 14-jährigen Kindern der Jahre 2015 bis 2019.

Die Analysen zeigen, dass pro Jahr rund 15 Kinder zu Fuß und zehn als Radfahrende je 100.000 altersgleiche Einwohner schwer verunglückt sind. Gegenüber dem Vergleichszeitraum 2006 bis 2010 entspricht dies einem Rückgang von rund 25 Prozent. Die Anzahl der schwer verunglückten Kinder im Auto stieg dagegen um knapp 14 Prozent auf etwa zwölf schwer Verunglückte pro 100.000 Gleichaltrige an. Ein Grund hierfür kann sein, dass Kinder immer häufiger mit dem Auto zum Ziel gebracht wurden. Vor allem jüngere Kinder waren erkennbar weniger zu Fuß unterwegs. Im Bundesdurchschnitt ging jedes Kind pro Tag einen Kilometer zu Fuß und legte einen Kilometer auf dem Fahrrad zurück. Als Pkw-Mitfahrende wurden täglich etwa 17 Kilometer absolviert.

Die Auswertung des regionalen Unfallgeschehens zeigt, dass die Gefahr, zu Fuß in dicht besiedelten Gebieten zu verunglücken, vergleichsweise hoch ist. Kinder als Radfahrende sind hingegen in zentralen Städten ländlicher Regionen am meisten gefährdet. Das Risiko im Pkw zu verunglücken, ist in ländlichen Gegenden und in kleinstädtischen Räumen besonders hoch.

Die Ergebnisse des Kinderunfallatlas sollen dazu beitragen, Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu entwickeln und umzusetzen. Hierbei können Schulweg-Trainingsprogramme, die Etablierung von Radfahr-Trainingsprogrammen für Zehn- bis 14-Jährige sowie die Verbesserung von Geh- und Radwegen eine wichtige Rolle spielen. Eine weitere Maßnahme ist die gezielte Ansprache von Eltern, die eine sichere und aufmerksame Teilnahme am Straßenverkehr idealerweise vorleben und mit ihren Kindern einüben.

■ Motorradfahren und Verkehrssicherheit im Verkehrsrecht

In dieser Kolumne beleuchtet Prof. Dr. Dieter Müller interessante Aspekte und Fragen des Verkehrsrechts. Diesmal geht es um die verkehrsrechtlichen Aspekte beim Motorradfahren.

Motorradfahrende leben gefährlich, jedenfalls gefährlicher als andere Verkehrsteilnehmende. Das hat Ursachen. Im Schnitt ereignen sich nach den Erkenntnissen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) jährlich rund 28.000 Motorradunfälle, bei denen es zu einem Personenschaden kommt und 90 Prozent der dabei Verunglückten sind Motorradfahrende. Auf der Hand liegen damit zwei Fragen, und zwar die nach den Unfallursachen und die nach geeigneten Präventionsansätzen. Einen bekannten, aber nicht allseits beliebten Ansatz zur Problemlösung bieten verkehrsrechtliche Maßnahmen, die jedoch nie ein Allheilmittel darstellen können.

Neue Studien der BASt

Die BASt legte in den letzten Jahren drei Studien vor, die Motorradunfälle zum Gegenstand hatten. Zwei Untersuchungen behandelten die Einflussfaktoren der Verkehrsinfrastruktur auf Motorradunfälle (2015) und die Identifikation unfallauffälliger Stellen innerhalb geschlossener Ortschaften (2016).

Die aktuellste und wichtigste Studie untersuchte das generelle Unfallgeschehen der Jahre 2008 bis 2017 (Pöppel-Decker, Martin, Zum Unfallgeschehen von Motorrädern, Heft M 304 der Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, 2021) und zeigt als Hauptergebnis, dass bei 67 Prozent aller Verkehrsunfälle mit

Personenschaden die Motorradfahrenden nicht die Hauptunfallverursachenden, sondern in erster Linie die unschuldigen Unfallopfer sind. Die meisten unfallbeteiligten Motorradfahrenden finden sich mit insgesamt 51 Prozent in den drei Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg, wo staatliche Gegenmaßnahmen mithin aus Effizienzgründen am dringlichsten sind.

Die Untersuchung weist zwei weitere Fakten auf. Erstens geht der Trend zum Kauf immer leistungstärkerer Motorräder und zweitens ist die Verletzungsschwere der verunglückten Fahrenden auf leistungstärkeren Motorrädern immer deutlich höher als auf schwächer motorisierten. Bei Alleinunfällen ohne Fremdeinwirkung ist nach wie vor die nicht angepasste Geschwindigkeit die Hauptunfallursache – mit steigender Tendenz.

Anstieg der Unfallbeteiligung bei 16- bis 17-Jährigen

Zudem führte die Umsetzung der 3. EU-Führerschein-Richtlinie (EU 2006, ab 01/2013) in deutsches Recht in der Klasse der Leichtkrafträder (L3e-B) dazu, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h für unter 18-Jährige aufgehoben und dafür ein maximales Leistungsgewicht von 0,1 kW pro kg eingeführt wurde. Der Wegfall der Beschränkung hat zu einem deutlichen und im Verhältnis zum Bevölkerungsanteil überproportionalen



Unser Experte:
Professor Dr. Dieter Müller

Er lehrt und forscht seit 2000 in den Fachgebieten Straßenverkehrsrecht und Verkehrsstrafrecht an der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH) in Rothenburg/Oberlausitz. Seit 2015 ist er Vorsitzender des Juristischen Beirates im DVR.

Foto: DVR/Jürgen Gebhardt

Anstieg bei der Unfallbeteiligung von 16- bis 17-jährigen Leichtkraftradfahrenden geführt. Nicht jede Änderung des Verkehrsrechts führt auch zu Verbesserungen der Verkehrssicherheit. Hier wird vielmehr der Beweis dafür geführt, dass eine Liberalisierung von Verkehrsvorschriften zu einem oft tödlichen Ausnutzen der neuen Freiheiten führen kann.

Rechtsvorschriften und Verkehrsüberwachung

Motorradfahrende haben dieselben Verkehrsvorschriften zu beachten wie alle anderen Kraftfahrzeugführenden. Nur offensichtlich werden insbesondere die entscheidenden Verkehrsvorschriften von den Unfallobeteiligten nur unzureichend beachtet; denn sonst würden nicht die meisten verunglückten Motorradnutzenden innerorts registriert werden und die schweren Unfallfolgen überwiegend auf Straßen außerhalb von Ortschaften zu verzeichnen sein. Fehler im normierten Verkehrsverhalten müssen nicht geschehen. Sie sind vermeidbar, wenn alle die Regeln kennen und beherzigen.



Foto: DVR

Die Überwachung der Verkehrsvorschriften sollte, um effizient zu sein, genau dort erfolgen, wo die meisten unfallauslösenden Konflikte zu beobachten sind. Wenn also 74 Prozent der Getöteten und 54 Prozent der Schwerverletzten 2017 auf Landstraßen zu Schaden kamen, sollten auch Verkehrsüberwachungsmaßnahmen überwiegend auf Landstraßen stattfinden. Und wenn die Unfallschwere am Wochenende deutlich höher ist als an Werktagen, sollte auch die Verkehrsüberwachung kräftemäßig auf diesen Fakt reagieren. Ob dies so ist, kann leider nicht beantwortet werden, weil Statistiken über die Örtlichkeiten der Verkehrsüberwachung von Polizei und Kommunen entweder gar nicht geführt oder zumindest nicht zusammengeführt und ausgewertet werden. Ein schwerer Fehler der staatlichen Verkehrssicherheitsarbeit, denn es fehlt ein aktuelles strukturelles Lagebild der Verkehrsüberwachung in Bund, Ländern und Kommunen. Wie sollen aber aufgrund einer löchrigen Grundlage effektive Präventionsstrategien entwickelt werden?

Was ist zu tun?

Da Motorradfahrende aufgrund ihres mangelhaften Schutzes durch passive Fahrzeugsicherheit einem gegenüber anderen Kraftfahrzeugführenden überproportional hohen Verletzungsrisiko ausgesetzt sind und die Forderung nach

einem Verzicht auf das Motorradfahren unverhältnismäßig wäre, müssen andere Wege zur Minimierung der Unfallrisiken gefunden werden.



Ein Weg könnte in der spezifischen Aus- und Fortbildung liegen, und zwar bei allen Kraftfahrzeugführenden. Dabei sollte insbesondere für mögliche Unfallsituationen der Blick und das Verhalten besonders geschult werden, falls erforderlich auch durch anlassbezogene Nachschulungen wie den Verkehrsunterricht nach § 48 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), der immer an normbedingtes Fehlverhalten anknüpfen und am Wohnort der Täterinnen und Täter erteilt werden darf.

Direkt bei Motorradfahrenden anzuknüpfen lohnt sich beim Thema „Alleinunfälle“, bei denen bei knapp 54 Prozent

nicht normgemäße „Geschwindigkeit“ als eine Unfallursache genannt werden muss. Polizei und Kommunen tun also gut daran, ihre Geschwindigkeitsüberwachung bei Motorradfahrenden insbesondere mit modernen Messsystemen wie Videokrädnern und Messsystemen mit Front- und Heckfotografie zu intensivieren. Erfahrungen aus einem Forschungsprojekt haben nämlich gezeigt, dass rund 70 Prozent der bei Geschwindigkeitsverstößen geblitzten Motorradfahrenden die fälligen Bußgeldbescheide bezahlen, auch wenn ihre Gesichter durch den Schutzhelm größtenteils verdeckt werden (Müller, Dieter, Ausdehnung der Kostentragungspflicht des § 25a Straßenverkehrsgesetz (StVG) auf den fließenden Verkehr, Heft M 250 der Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, 2014).

Ob sie ihr Verhalten danach änderten, steht auf einem anderen Blatt und ist von anderen Faktoren abhängig, wie zum Beispiel der Anzahl der Punkte im Flensburger Sünderregister, der im Portemonnaie spürbaren Sanktionshöhe und der Wahrscheinlichkeit, erneut bei einem Verstoß entdeckt zu werden. In allen Punkten können der Ordnungsgeber und die Verkehrsbehörden durchaus noch passendere Maßnahmen finden, um Verkehrsunfälle präventiv zu vermeiden und dadurch Leben zu retten.

Impressum



DVR REPORT

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 2/2022, 52. Jahrgang
„DVR REPORT“ erscheint viermal im Jahr

Bitte folgende E-Mail-Adresse für Adressänderungen, Bestellungen sowie Abmeldungen nutzen:
report@vkm-dvr.de

Herausgegeben von:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.
DVR
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin
T +49 (0)30 22 66 77 1-0
F +49 (0)30 22 66 77 1-29
E info@dvr.de
www.dvr.de

Hauptgeschäftsführer: Stefan Grieger
Chefredaktion: Sven Rademacher (VKM)
Grafik & Layout: Michael Seifert (VKM)
Titelfoto: Merpics - stock.adobe.com
Konzeption und Gestaltung:
Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH (VKM)
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin

Druck:

Druckerei Flock
50858 Köln
ISSN: 0940-9025

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

Nachdruck der Texte und DVR-Fotos bei Quellenangabe kostenfrei. Belegexemplar erbeten.

Der „DVR REPORT“ ist der Informationsdienst des Deutschen Verkehrssicherheitsrates für seine Mitglieder, deren Mitarbeitenden 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.



Die DVR/UK/BG-Schwerpunktaktion seit 18. Juni 2022 unter www.schwerpunktaktion.de
Gefährdungen und Rücksichtnahme auf Arbeits-, Dienst- und Schulwegen