

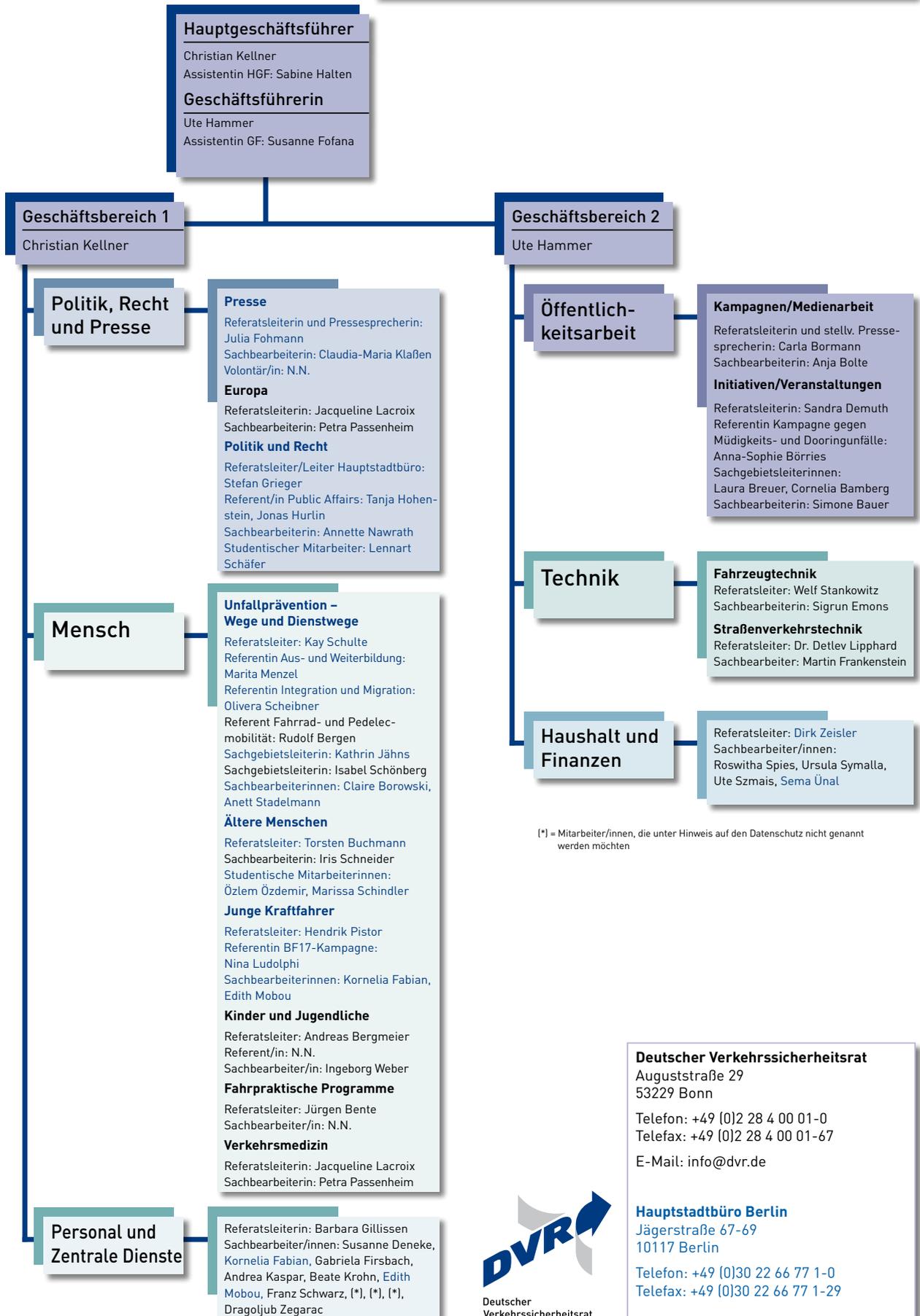
VISION ZERO.

Keiner kommt um. Alle kommen an.

Jahresbericht 2018

Deutscher Verkehrssicherheitsrat





(*) = Mitarbeiter/innen, die unter Hinweis auf den Datenschutz nicht genannt werden möchten

Deutscher Verkehrssicherheitsrat
 Auguststraße 29
 53229 Bonn
 Telefon: +49 (0)2 28 4 00 01-0
 Telefax: +49 (0)2 28 4 00 01-67
 E-Mail: info@dvr.de

Hauptstadtbüro Berlin
 Jägerstraße 67-69
 10117 Berlin
 Telefon: +49 (0)30 22 66 77 1-0
 Telefax: +49 (0)30 22 66 77 1-29



4	Vorwort
6	Positionen
14	Kommunikation
33	Europa
35	Technik
43	Mensch
64	Summary
70	Anhang



Vorwort

Nur gemeinsam sind wir stark

Auch wenn Sie den Jahresbericht 2018 in den Händen halten, möchten wir dieses Vorwort mit einem besonderen Ereignis des Jahres 2019 beginnen: Der DVR wird 50! Ein halbes Jahrhundert als unabhängiger Vorreiter und Kompetenzträger in allen Belangen der Verkehrssicherheit – das darf alle Beteiligte in Präsidium, Vorstand, Vorstandsausschüssen, Geschäftsführung, alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die rund 200 Mitglieder mit viel Stolz erfüllen. Eine lange Strecke, in der zahlreiche Programme, Projekte, Aktionen und Kampagnen auf den Weg gebracht wurden. Aber wir wollen das 50-jährige Jubiläum nicht primär für den Blick zurück nutzen, sondern nach vorne schauen. Denn nach wie vor kommen täglich Menschen auf unseren Straßen ums Leben oder werden schwer verletzt. Wir müssen in den nächsten Jahren alle Potenziale ausschöpfen, um im Sinne unserer Strategie der Vision Zero die Verkehrssicherheit auf den Straßen zu erhöhen.

Wie notwendig das ist, belegen die Zahlen des Statistischen Bundesamtes. Die Zahl der Verkehrstoten ist im Jahr 2017 auf 3.180 gesunken, den niedrigsten Wert seit 1950. Dies ist ein beachtlicher Erfolg. Leider weisen die vorläufigen Zahlen für 2018 wieder einen leichten Anstieg bei der Zahl der Getöteten auf. Danach sind 3.270 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr ums Leben gekommen, 90 mehr als 2017.

Bereits 2012 hatten wir auf Basis der Empfehlungen unserer Vorstandsausschüsse 14 Top-Maßnahmen definiert, deren Umsetzung eine höchstmögliche Reduzierung der Getöteten- und Schwerverletztenzahlen versprach. Zu diesen Top-Maßnahmen wurden in den vergangenen fünf Jahren vom DVR-Vorstand wegweisende Beschlüsse gefasst. Wir haben die 14 Top-Maßnahmen nun diesen Beschlüssen angepasst und etwas gebündelt. Das Ergebnis sind die aktuellen zehn „Top-Forderungen des DVR zur Verkehrssicherheit“. Sie finden sie in diesem Jahresbericht und auf der Webseite des DVR zum Nachlesen.

Auch wenn Unfälle ein multifaktorielles Geschehen sind und Prognosen schon deshalb schwer fallen, sind wir doch sicher: Mit der Umsetzung dieser Top-Forderungen können die meisten Unfälle mit Getöteten und Schwerstverletzten im Straßenverkehr in Deutschland vermieden oder wenigstens deutlich abgemildert werden. So lassen sich viele Leben in Zukunft retten. Deshalb müssen wir es betonen: Das Wissen um die Vermeidung schwerer Unfälle ist vorhanden, aber es wird nicht oder unzureichend umgesetzt. Es gehört nämlich mehr dazu als zum Beispiel technisches oder juristisches Know-how. Wir müssen diese Maßnahmen wollen!

Deshalb werben wir bei Ihnen als Mitglied des DVR bzw. Leserin oder Leser dieses Jahresberichts: Unterstützen



v.l.n.r.: Prof. Dr. Walter Eichendorf, Ute Hammer und Christian Kellner

Sie uns bei der raschen und vollständigen Umsetzung der DVR-Beschlüsse. Dann kommen wir der Vision Zero in großen Schritten näher.

In diesem Zusammenhang stellt sich heute auch die Frage: Wem gehört die Straße? Darauf kann es nur eine Antwort geben: Die Straße ist für alle da, es darf nicht Verkehrsteilnehmende erster und zweiter Klasse geben. Allerdings muss das Nebeneinander verschiedener Gruppen in Zeiten einer zunehmenden Anzahl von Pkw, einem wachsenden Anteil der Radfahrerinnen und Radfahrer, neuer Elektrokleinstfahrzeuge – und all das in überlasteten Innenstädten – anders organisiert werden. Jahrzehntelang stand bei Stadtplanungen der Pkw im Fokus. Inzwischen haben sich die Anforderungen an sichere und lebenswerte Städte verändert und dem muss Rechnung getragen werden.

2018 war ein bewegtes Jahr in der deutschen Politik und die Bundesregierung hat sich zu ihrem Start in besonderem Maße der Verkehrssicherheit gewidmet: Die Koalitionsvereinbarung zwischen CDU/CSU und SPD enthält – erstmalig auf der Ebene des Bundes – eine Aussage zur Vision Zero. Dort heißt es: „Wir sehen uns der ‚Vision Zero‘, also der mittelfristigen Senkung der Anzahl der Verkehrstoten auf null, verpflichtet. Deshalb wollen wir nach Auslaufen des ‚Verkehrssicherheitsprogramms 2011‘ ein Anschlussprogramm auflegen.“ Dafür sind wir dankbar!

Unser besonderer Dank geht auch an die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) mit ihrem weitgespannten Netzwerk. Die Verkehrssicherheitsarbeit in Betrieben, öffentlichen Verwaltungen und Bildungseinrichtungen durch die Berufsgenossenschaften und Unfallkassen bildet ein entscheidendes Herzstück der DVR-Arbeit. Die DGUV mit ihren Mitgliedern realisiert eine weite Verbreitung unserer Botschaften und leistet damit sehr viel für die Sicherheit auf unseren Straßen.

Das Jahr 2018 war mit Blick auf Europa herausragend: Im Mai hat die Europäische Kommission unter dem Titel „Europa in Bewegung“ das sogenannte dritte Mobilitätspaket verabschiedet, das einen neuen Rahmen für die Verkehrssicherheitsarbeit der Jahre 2021 bis 2030

enthält. Viele der zehn Top-Forderungen des DVR finden sich in diesem Papier wieder. Die Kommission sieht vor, die Ausstattung neuer Fahrzeugmodelle mit fortschrittlichen Sicherheitssystemen deutlich zu verstärken. Auch die durch eine unsichere Straßeninfrastruktur entstehenden Risiken, besonders für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Rad Fahrende, werden systematisch in Angriff genommen. Bestandteil des dritten Mobilitätspakets ist die „General Safety Regulation“. Der Kommissionsvorschlag hierzu beinhaltet die verpflichtende Einführung von Notbremsassistenten, Spurhaltesystemen und weiteren fortschrittlichen Sicherheitssystemen bei Pkw und Nutzfahrzeugen. Wir haben uns mehrfach an die damit befassten Abgeordneten des EU-Parlaments gewandt und Stellungnahmen zu allen Vorhaben übermittelt, zu denen dezidierte DVR-Beschlüsse vorliegen.

Der DVR ist in seinem Jubiläumsjahr sehr gut aufgestellt – das belegen viele Rückmeldungen von innen und von außen, national, europäisch und international. Das verdanken wir dem fachlich wie politisch außerordentlich guten Netzwerk unserer 200 Mitglieder und den von ihnen eingebrachten vielfältigen zusätzlichen Verbindungen. Denn hinter allen unseren Beschlüssen, Projekten, Aktionen und Kampagnen stecken zahlreiche intensive Kooperationen.

Die fachliche Arbeit wird durch die Ergebnisse der Vorstandsausschüsse und die Beschlüsse des DVR-Vorstandes sichtbar: Vom Radverkehr über Intelligente Geschwindigkeitsassistenten bis hin zur Einführung der Optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung haben wir auch in diesem Jahr fachliche Debatten geprägt und uns politisch wie medial eingebracht. 2018 wurden im Vorstand neun Beschlüsse gefasst, die auf der Webseite des DVR abgebildet und auch in diesem Jahresbericht zusammengefasst sind.

Sie kennen die zentrale Aussage der Vision Zero: Leben ist nicht verhandelbar! Wir hoffen, dass Sie weiterhin mit allen Kräften dazu beitragen, das menschliche Leid auf unseren Straßen zu verringern. Es hört nicht von selbst auf – das müssen wir tun und dazu soll Sie auch dieser Jahresbericht anregen!



Prof. Dr. Walter Eichendorf
Präsident
Deutscher Verkehrssicherheitsrat



Christian Kellner
Hauptgeschäftsführer
Deutscher Verkehrssicherheitsrat



Ute Hammer
Geschäftsführerin
Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Positionen

Top-Forderungen zur Umsetzung der Vision Zero

2012 definierte der DVR auf Basis der Empfehlungen seiner Vorstandsausschüsse 14 sogenannte Top-Maßnahmen, deren Umsetzung die höchstmögliche Reduzierung der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten verspricht. Zu den meisten dieser Top-Maßnahmen wurden in den vergangenen fünf Jahren vom DVR Beschlüsse gefasst.

Entsprechend wurden die 14 Top-Maßnahmen im vorliegenden Papier diesen Beschlüssen angepasst und zum Teil gebündelt.

Das Ergebnis sind die aktuellen zehn „Top-Forderungen des DVR zur Verkehrssicherheit“. Mit der Reihenfolge ist keine Gewichtung verbunden.

Die meisten dieser Forderungen betreffen die Sicherheit gleich mehrerer Zielgruppen, die aber nicht jeweils explizit aufgeführt sind (z.B. ältere Verkehrsteilnehmende).

Damit sind entsprechend der DVR-Beschlusslage alle DVR-Forderungen aufgeführt, deren Umsetzung - vorrangig durch Politik und Industrie - aus DVR-Sicht dringend erforderlich ist, da sie die größte Effizienz bei der Reduzierung der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten verspricht.

Laufende für die Verkehrssicherheit wichtige und erfolgreiche Maßnahmen wie z.B. die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit oder eine umfangreiche Aufklärungs-, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sind davon unberührt.

Die unter den Top-Forderungen jeweils aufgelisteten Einzelforderungen stellen Schwerpunkte dar. Die vollständigen DVR-Beschlüsse sind nachzulesen unter <https://www.dvr.de/site/beschluesse.aspx>

Top 1

Verkehrsüberwachung gezielt verstärken

- Finanzielle und personelle Ausstattung der Polizei und entsprechender staatlicher Überwachungsorgane entsprechend erhöhen und die Aus- und Weiterbildung verbessern
- Prävention und Verfolgung von Verkehrsverstößen durch verbesserte behördliche Zusammenarbeit stärken
- Modellversuch Section Control durchführen

Top 2

Höchstgeschwindigkeiten anpassen

- Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen mit Fahrbahnbreite bis einschließlich 6 m auf 80 km/h reduzieren
- Auf Landstraßen Überholverbot in Bereichen mit unzureichenden Überholweiten durchsetzen
- Modellversuch zur Umkehrung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h durchführen

Top 3

Baumunfälle verhindern

- Seitenräume von Landstraßen hindernisfrei gestalten
- Bei bestehenden Bäumen im kritischen Bereich Einsatz von passiven Schutzeinrichtungen verstärken
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit auf baumbestandenen Straßen reduzieren und deren Einhaltung effizient überwachen

Top 4

Sicherheit für Motorrad Fahrende erhöhen

- Merkblatt zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur für Motorrad Fahrende (MVMot 2018) umfassend und in allen Ländern umsetzen
- Erkennbarkeit von Motorrad Fahrenden verbessern

Top 5

Sicherheit durch Verbesserung der Infrastruktur erhöhen

- Erprobte Infrastrukturmaßnahmen konsequent anwenden
- Einsatz der Instrumente Verkehrsschau, Unfallkommission, Bestandsaudit und Sicherheitsaudit sicherstellen
- Sicherheit an Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehren erhöhen

Top 6

Fahrerassistenzsysteme, Automatisierung und Vernetzung forcieren

- Ausrüstung von Fahrzeugen mit sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsystemen konsequent fördern und durchsetzen
- Nachgewiesene Sicherheitspotenziale automatisierter Fahrfunktionen und des vernetzten Fahrens nutzen

Top 7

Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr erhöhen

- Infrastruktur für zu Fuß Gehende und Rad Fahrende verbessern
- Erkennbarkeit von zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden erhöhen
- Helmtragen von Fahrrad bzw. Pedelec Fahrenden fördern

- Abbiege-Assistenten entwickeln und vorschreiben
- „Holländischen Griff“ publik machen

Top 8

Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss verhindern

- Alkoholverbot am Steuer durchsetzen
- Alkohol-Interlock-Programme einführen
- Für Rad Fahrende Ordnungswidrigkeitentatbestand ab 1,1 Promille Blutalkoholkonzentration einführen

Top 9

Qualifizierung von Fahranfängerinnen und Fahranfängern verbessern

- Begleitetes Fahren fördern
- Obligatorische Lernzeitverlängerung für Fahranfängerinnen und Fahranfänger einführen
- Curriculum für die Fahrausbildung entwickeln und verpflichtend einführen

Top 10

Gefahren durch Ablenkung verringern

- Verhaltensänderung im Umgang mit Informations- und Kommunikationssystemen (u.a. Smartphones) erzeugen
- Technische Möglichkeiten zur Verringerung von Ablenkungsgefahren ausschöpfen



Positionen

Vorstandsbeschlüsse des DVR 2018

Sicherheit im Radverkehr verbessern

Von den Erfolgen der Verkehrssicherheitsarbeit in den letzten Jahren konnte eine Verkehrsteilnehmergruppe kaum profitieren: die Radfahrerinnen und Radfahrer. Die Anzahl der getöteten Rad Fahrenden hat sich seit 2010 nicht verringert und die Zahl der Menschen, die auf dem Rad schwer verletzt wurden, ist seit 2001 sogar nahezu unverändert. Jeder achte Getötete und jeder fünfte Verletzte auf Deutschlands Straßen ist ein Radfahrer oder eine Radfahrerinnen. Im Jahr 2017 sind auf deutschen Straßen 382 Rad Fahrende ums Leben gekommen, davon 68 mit einem Pedelec (17,8 Prozent); 14.124 wurden schwer verletzt, 1.374 (9,7 Prozent) davon auf einem Pedelec. Rund 90 Prozent aller Radunfälle mit Personenschaden geschehen im innerstädtischen Bereich. Jeder vierte aller innerorts Getöteten ist mit dem Rad verunglückt.

Die amtliche Statistik weist jedoch nicht das gesamte Unfallgeschehen aus. Bei den Radverkehrsunfällen besteht eine hohe Dunkelziffer. Von den in Krankenhäusern behandelten Personen, die sich bei Fahrradunfällen

verletzt, sind der Polizei nur etwa ein Drittel bekannt. Die Dunkelziffer von nicht in der amtlichen Unfallstatistik erfassten Fahrradunfällen wird nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) auf etwa 70 Prozent geschätzt.

Der DVR spricht sich daher dafür aus, die Sicherheit im Radverkehr zu verbessern. Insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten müsse für alle, die am Verkehr teilnehmen, klar erkennbar und begreifbar sein, wo Fahrräder fahren können. Wer Rad fahre, müsse gesehen werden, insbesondere von denen, die mit Lkw oder Pkw unterwegs seien. Parkende Fahrzeuge dürften diesen Blickkontakt keinesfalls stören. Auch die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h könne im Einzelfall das richtige Mittel sein, um die Sicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern zu gewährleisten.

Beides erfordere eine bessere Überwachung des Straßenverkehrs. Positive Beispiele für eine Verkehrsüber-



wachung mit hoher Akzeptanz in der Bevölkerung seien die Fahrradstaffeln der Polizei. Sie seien das ganze Jahr über im Straßenverkehr präsent und befassten sich ausschließlich mit Verkehrsdelikten. Diese Beispiele sollten Schule machen und Fahrradstaffeln flächendeckend in Deutschland eingesetzt werden.

Modellversuch Begleitetes Fahren ab 16

Mit 16 Jahren die Fahrerlaubnis machen und bis zum 18. Lebensjahr begleitet Auto fahren – der DVR fordert hierzu einen Modellversuch und hofft damit, die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen.

Die Forderung fußt auf den durchweg positiven Erfahrungen mit dem Begleiteten Fahren ab 17 Jahren (BF17). Seit 2011 ist BF17 geltendes Recht in ganz Deutschland. Die Evaluation der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat ergeben, dass Jugendliche, die am BF17 teilgenommen haben, im ersten Jahr des Alleinefahrens rund 20 Prozent seltener an Verkehrsunfällen beteiligt sind und weitaus seltener gegen Verkehrsregeln verstoßen als Jugendliche, die auf das Begleitete Fahren verzichtet haben. BF17 zeigt: Je mehr Fahrpraxis junge Erwachsene unter Begleitung zwischen 17 und 18 Jahren bekommen, desto sicherer fahren sie. Schwerere Verkehrsverstöße nehmen ab, je länger die Begleitphase ist.

Die Praxis zeigt allerdings, dass viele Jugendliche nicht die gesamte mögliche Dauer des BF17 nutzen, um Fahrpraxis zu gewinnen. Nur ein Viertel schafft es, die vollen zwölf Monate begleitet zu fahren. Die Gründe liegen vielfach im Zeitmanagement. Die frühe Anmeldung in der Fahrschule und eine zügige Fahrausbildung sind neben der Schule oder der beruflichen Ausbildung nicht immer einfach zu organisieren. Das Begleitete Fahren ab 16 würde eine Verlängerung der Lernzeit ermöglichen.

Einführung der Optimierte Praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Die Praktische Fahrerlaubnisprüfung (PFEP) prüft die Fähigkeiten und Fertigkeiten der Fahranfängerinnen und Fahranfänger. Somit bilden ihre Prüfungsinhalte und Bewertungskriterien einen wichtigen Orientierungsrahmen für die praktische Ausbildung in der Fahrschule. Gelernt wird vor allem, was geprüft wird.

Trotz der bereits erfolgten Verbesserungen in der Fahrausbildung in den letzten Jahren weisen Fahranfängerinnen und Fahranfänger weiterhin ein überproportional hohes Unfallrisiko auf. Für dessen Absenkung kann eine grundlegende Weiterentwicklung der PFEP eine Option sein.



Bereits mit dem 2005 abgeschlossenen Projekt der BAST „Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung“ wurde ein Forschungs- und Entwicklungsprozess angestoßen, der über das bis 2008 laufende TÜV|DEKRA arge tp 21-Projekt „Optimierung der PFEP“ und entsprechende Machbarkeitsstudien bis hin zum 2015 abgeschlossenen BAST-IFK-TÜV|DEKRA arge tp21-Revisionsprojekt den Grundstein für das Konzept der Optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (OPFEP) gelegt hat.

Wo die heutige Prüfungsrichtlinie der PFEP die Anforderungen der einzelnen Fahraufgaben und gewünschte Verhaltensweisen zum Teil nur beispielhaft beschreibt, bietet die OPFEP in einem Fahraufgabenkatalog ein umfassendes System, das Fahraufgaben mit Kompetenzbereichen kombiniert und für diese Beobachtungskategorien sowohl die für die Bewältigung notwendigen Handlungsschritte als auch die zugehörigen Bewertungskriterien definiert. Die neue Prüfung ist damit klarer bewertbar und das erwünschte, verkehrssichere Verhalten präziser lehr- und lernbar.

Während die Dokumentation der Prüfungsleistung und die Rückmeldung an die Prüflinge bislang überwiegend fehlerorientiert erfolgen, bietet die OPFEP eine differenzierte und kompetenzbezogene mündliche und schriftliche Rückmeldung in jeder (bestandenem und nicht-be-

standenen) Fahrerlaubnisprüfung. Damit ermöglicht sie eine realistischere Selbsteinordnung der Fahranfängerinnen und Fahranfänger als immer noch Lernende mit weiterem Übungs- und Entwicklungsbedarf, die vor Selbstüberschätzung schützt und Perfektionsdruck herausnimmt.

Intelligente Geschwindigkeitsassistenten (Intelligent Speed Assistance – ISA)

Die überhöhte und vor allem die unangepasste Geschwindigkeit sind wesentliche Unfallursachen im Straßenverkehr europaweit. Die Diskussion um ein Fahrerassistenzsystem, das den Fahrern und Fahrerinnen eine Hilfestellung bei der Geschwindigkeitswahl bietet, wird bereits sehr lange geführt. Sie entwickelte sich über von Fahrenden nicht zu übersteuernden Systemen hin zu den nun in der General Safety Regulation (GSR) vorgeschlagenen assistierenden übersteuerbaren Systemen. Dabei haben Untersuchungen gezeigt, dass intervenierende Systeme zwar die grundlegend wirksameren Systeme im Unfallgeschehen wären, sie aber auf deutlich weniger Akzeptanz der Nutzer und Nutzerinnen treffen würden.

ISA im Sinne der Europäischen Kommission sind Fahrerassistenzsysteme zur Unterstützung der Fahrenden bei der Beachtung des aktuellen Geschwindigkeitslimits



auf dem augenblicklich befahrenen Straßenabschnitt. Die Geschwindigkeitslimits sind entweder in einer digitalen Karte im Navigationssystem abgespeichert und/oder werden durch eine Verkehrszeichenerkennung ermittelt. Prinzipiell unterscheidet man zwischen informierenden, assistierenden und intervenierenden Systemen. Über die Jahrzehnte der Diskussion haben Untersuchungen gezeigt, dass nur assistierende Systeme, die von Fahrern übersteuerbar sind, realistische Chancen auf eine sinnvolle Umsetzung bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit haben.

Der DVR erkennt die Forderungen der EU-Kommission an, übersteuerbare assistierende ISA-Systeme, die das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit anzeigen, für alle Fahrzeuge (Klasse M und N) verpflichtend vorzuschreiben.

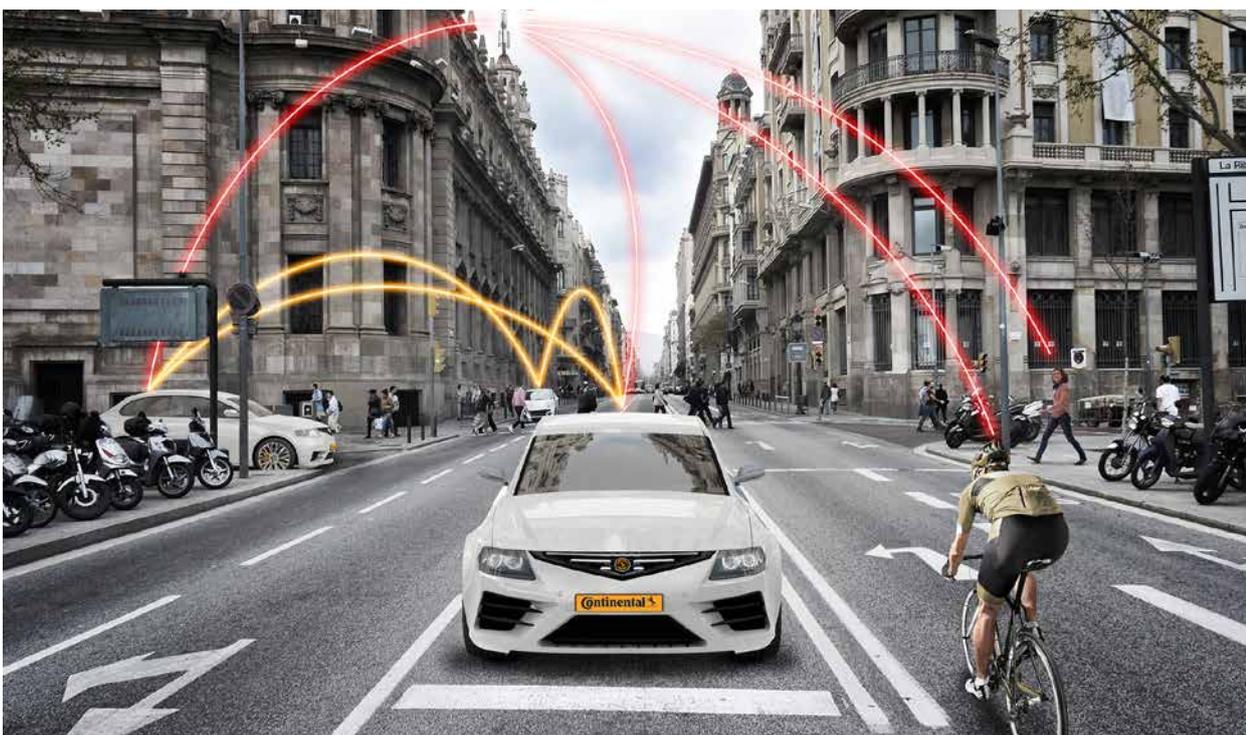
Neue Techniken für aktuelle und nutzerbezogene Verkehrsinformationen einsetzen

Verkehrsinformationen über Staus, Baustellen, Sperren, Hindernisse, Gefahrenstellen, Straßenverlauf, Verkehrszeichen, Wetter- und Straßenverhältnisse sind für die Wahl der Fahrtstrecke und der Fahrweise wichtig. Dabei ist es bereits heute mit moderner Technik per Datenübertragung möglich, diese Informationen den Fahrern direkt im Fahrzeug zur Verfügung zu stel-

len. Präzise und umfassende Informationen führen zu vorausschauender Fahrtenplanung, weniger Stress und sind damit ein wichtiger Baustein für mehr Verkehrssicherheit.

Die Übertragungsnetze und die Leistungsfähigkeit von Endgeräten haben in den letzten Jahren große Fortschritte gemacht. Diese Potenziale sollten stärker genutzt werden. Momentan ist festzustellen, dass moderne Medien bei der Übermittlung von Informationen an Verkehrsteilnehmende nur selten genutzt werden: Die Beschilderung – ergänzt um Verkehrsbeeinflussungsanlagen – steht deutlich im Vordergrund. Die Information über den Verkehrswarnfunk ist gängiger Standard. Die Übermittlung von Verkehrsinformationen ist weitgehend analog.

Neue Techniken und Standards der Datenübertragung bieten die Möglichkeit, den Fahrzeugführenden Informationen in hoher Aktualität und mit konkretem Ortsbezug zur Verfügung zu stellen. Diese Informationen können und sollen nicht die angeordneten Verkehrszeichen ersetzen. Sie bieten aber die Möglichkeit, ergänzende Informationen zu übermitteln und das Fahrverhalten in einer Weise zu beeinflussen, die durch die derzeitige Verkehrssteuerung nicht erreicht werden kann.



Laut DVR ist u.a. die Verfügbarkeit digitaler Verkehrsinformationen für Verkehrsteilnehmende grundsätzlich zu verbessern. Für eine erfolgreiche Erhöhung der Verkehrssicherheit und im Interesse der Verkehrsteilnehmenden müssten – unter Verwendung der vorhandenen Technik und Endgeräte – alle sicherheitsrelevanten Daten nutzbar gemacht werden.

Sicherheit an Bahnübergängen von Eisenbahnen erhöhen

Unfälle an Bahnübergängen sind gemessen am Gesamtunfallgeschehen im Straßenverkehr relativ selten. Sie sind jedoch in der Regel besonders schwer. Bezogen auf den Eisenbahnverkehr bilden Bahnübergänge einen Schwerpunkt im Unfallgeschehen: Zwischen 30 und 40 Prozent aller Unfälle mit Personenschäden im Eisenbahnverkehr ereignen sich an Bahnübergängen; davon ca. 30 Prozent an nicht technisch gesicherten Anlagen.

Die meisten Unfälle an Bahnübergängen geschehen durch bewusste und unbewusste Regelmissachtung. Halbschranken werden umgangen und umfahren, Lichtsignale missachtet, der Bahnübergang nicht mit mäßiger Geschwindigkeit befahren oder es wird auf dem Bahnübergang rangiert.

Um die Sicherheit an Bahnübergängen zu verbessern, empfiehlt der DVR, u.a. den Einsatz von Rotlichtüberwachungsanlagen bzw. die bauliche Trennung der Richtungsfahrbahnen im Bereich des Bahnübergangs durch Fahrbahnteiler zu untersuchen. Darüber hinaus sei besonders darauf zu achten, ob Bahnübergänge infolge einer zunehmenden Verkehrsstärke einer technischen Sicherung bedürfen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wird aufgefordert, ein einheitliches Regelwerk für alle Bahnübergänge zu verabschieden.

Prüfung von Reifen im benutzten Zustand bei deren Zulassung

Die Europäische Kommission hat am 17. Mai 2018 in ihrem Vorschlag zur Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typp Genehmigung von Kraftfahrzeugen u.a. weitere Überlegungen zur Reifensicherheit angeregt. Diese umfassen auch die Bewertung von Reifen im abgenutzten Zustand.

Der DVR unterstützt den Vorschlag der Europäischen Kommission zur Prüfung von Reifen im benutzten Zustand über den gesamten zulässigen Profiltiefenbereich bei deren Zulassung. Er erwartet eine höhere



Reifensicherheit, insbesondere durch kürzere Bremswege bei Nässe für Reifen im Gebrauchszustand.

Qualitätssicherung im Güter- und Personenverkehr

Mit der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr wurde das Ziel verfolgt, anhand neuer gemeinschaftlicher Vorschriften die Qualitätssicherung für den Beruf des Kraftfahrers in Form einer Qualifikation sowohl für die Aufnahme als auch für die Ausübung des Berufs sicherzustellen. Deutschland hat die Richtlinie mit dem Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz (BKrFQG) vom 14. August 2006 (zuletzt geändert am 30. Juni 2017) und der Verordnung zur Durchführung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung – BKrFQV) vom 22. August 2006 (zuletzt geändert am 14. August 2017) umgesetzt.

Der DVR fordert, einen praktischen Anteil im Rahmen der Weiterbildung nach § 4 BKrFQV zur Festigung der Fahrfertigkeiten verbindlich festzuschreiben sowie die kontinuierliche Überwachung der anerkannten Ausbildungsstätten und des Ausbildungspersonals hinsichtlich der Lehrpläne und deren Durchführung. Ferner sollte eine

zentrale Datenbank über anerkannte Weiterbildungsträger und absolvierte Weiterbildungen von Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern eingeführt werden.

Erhöhung der Sicherheit von Reisebus-Insassen

Seit mehr als 20 Jahren bewegt sich die Zahl getöteter Businsassen in Deutschland im sehr niedrigen ein- bis zweistelligen Bereich. Sie ist allerdings stark schwankend und wird in manchen Jahren bestimmt von einem einzigen schweren Reisebusunfall mit vielen Opfern. Im Sinne der Vision Zero ist ein aktuelles Ziel, die Zahl und die Folgen schwerer Busunfälle noch weiter zu verringern.

Zur Verbesserung der Insassensicherheit schlägt der DVR u.a. robuste, hochwirksame, möglichst permanent aktive Notbremsassistentensysteme, die Auffahrunfälle auch auf stehende Fahrzeuge/Objekte vermeiden können, als Ausstattungsstandard von Reisebussen vor. Darüber hinaus empfiehlt der DVR eine vorgeschaltete Abstandswarnfunktion, die Ausstattung der Busse mit aktiven Spurhalteassistenten und die Entwicklung technischer Systeme, die verhindern, dass Businsassen beim Kippen auf die Seite oder Überschlagen des Busses mit dem Untergrund (z.B. der Fahrbahn) in Berührung kommen.



Kommunikation

Kampagne „Runter vom Gas“



Die Kampagne „Runter vom Gas“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und des DVR machte sich auch im Jahr 2018 und damit seit insgesamt zehn Jahren wieder mit gezielten Medienkooperationen, PR-Aktionen und bundesweiten Veranstaltungen sowie Social-Media-Aktivitäten für mehr Verkehrssicherheit stark und thematisierte besonders häufige und aktuelle Unfallursachen bzw. Unfallrisiken im Straßenverkehr. Mit vielen interaktiven Mitmach-Modulen, Tests und Gewinnspielen sowie Hintergrundartikeln, Videos und Bestell-Materialien hält die Homepage www.runtervomgas.de ebenso wie der Facebook-Auftritt für alle interessierten Verkehrsteilnehmenden sowie Multiplikatoren ein umfangreiches Angebot bereit. 2018 wurde die Webseite um Fakten und Daten zu allen Verkehrsteilnehmergruppen (Kinder, Rad Fahrende, Fahrradfänger/innen usw.) und Fachtexten zu den Hauptunfall-

ursachen (unangepasste Geschwindigkeit, Ablenkung, Fehler bei Vorfahrt/Vorrang etc.) ergänzt.

Neue Autobahnplakate zur Ablenkung

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer demonstrierten am 21. Juni 2018 auf dem Hindernisparcours des ADAC-Fahrsicherheitszentrums Berlin-Brandenburg, wie gefährlich die Handynutzung am Steuer ist. Mit einer Sekunde Ablenkung bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h legen Autofahrende 14 Meter „blind“ zurück. Sie präsentierten den Vertreterinnen und Vertretern der Medien auch drei neue Autobahn- und Rastplatzplakate zum Thema Ablenkung am Steuer. Laut einer Studie der Allianz ist Ablenkung die Ursache für jeden zehnten Unfall mit Todesfolge auf deutschen Straßen.

Der Minister und die DVR-Geschäftsführerin konnten auf der Teststrecke selbst erleben, wie gefährlich der Griff zum Smartphone ist. Schon bei den ersten Handgriffen rauschten sie prompt in die Hindernisse aus Wasserfontänen. Zum Schreiben einer Textnachricht während des Fahrens kamen sie gar nicht mehr. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer erläuterte die neuen Autobahnplakate folgendermaßen: „Tipp, tipp, tot. Multitasking am Steuer funktioniert nicht. Eine Nachricht auf dem Smartphone getippt bedeutet über 250 Meter blind fahren. Damit riskiert man nicht nur das eigene Leben, sondern auch das der anderen Verkehrsteilnehmer. Also: Hände ans Steuer und nicht ans Handy. Ich halte nichts davon, einfach die Geldbußen zu erhöhen. Unsere drastische Informationskampagne ist mir sehr wichtig und sensibilisiert alle



Verkehrsteilnehmer nachhaltig.“ Ute Hammer ermahnte auch Beifahrer/innen auf abgelenkte Fahrer und Fahrerinnen Einfluss zu nehmen: „Keine Nachricht ist so wichtig wie das Leben eines Menschen. Das Mobiltelefon gehört am Steuer auf keinen Fall in die Hand. Denn das komplexe Verkehrsgeschehen verzeiht auf Dauer keine Fehler bzw. Unaufmerksamkeit. Und: Beifahrer sollten einschreiten, wenn der Fahrer abgelenkt ist.“

Die drei Plakatmotive wurden auf über 700 Plakatflächen entlang deutscher Autobahnen und Rastplätze sichtbar. Die Plakatierung wird von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) finanziell unterstützt.

Bundesweiter Tag der Ablenkung

Unter dem Motto „sicher.mobil.leben“ sensibilisierten die Innenminister der Länder am 20. September 2018 mit dem ersten deutschlandweiten Aktionstag gegen Ablenkung für die unterschätzte Gefahr von Handynutzung und anderen Formen der Ablenkung im Straßenverkehr. In ganz Deutschland fanden organisierte Kontrollen der Polizei sowie zahlreiche Sicherheitsaktionen statt. Auch die Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ setzte ein Zeichen – mit einer interaktiven Anzeige auf Tagesspiegel.de, die mobil ausgespielt wurde und auf außergewöhnliche Weise zeigt, welche Folgen Handynutzung im Straßenverkehr hat. Zu sehen ist zunächst eine Straße aus der Vogelperspektive, darunter ein Text über die Gefahren von Ablenkung im Straßenverkehr. Sobald die Nutzerin oder der Nutzer scrollt, fährt ein Auto die Straße entlang, kommt einen Moment später von der Fahrbahn ab und rast in den darunter stehenden Text. Der klare Appell der Kampagne: Schau auf die Straße! Finger vom Handy! Darüber hinaus unterstützte „Runter vom Gas“ die bundesweite Unfallprävention der Polizei, Verkehrswachten und anderer Veranstalter mit Aktionsmaterial wie Plakaten, Bannern und diversen Broschüren zum Thema Ablenkung im Straßenverkehr.

Echte Männer und starke Frauen rasen nicht

Unter dem Motto „Echte Männer/Starke Frauen rasen nicht“ war „Runter vom Gas“ beim Motorradgottesdienst (MOGO) am Kölner Dom sowie auf der Motorradmesse INTERMOT am Stand des MOGO Hamburg in der Nordkirche e.V. vom 3. bis 7. Oktober 2018 präsent. Die Aktion gegen zu schnelles Fahren lud alle Besucher/innen ein, sich mit der Aktionsbotschaft fotografieren zu lassen – und so zum Vorbild für andere Menschen zu werden. „Wir möchten bei allen Verkehrsteilnehmern das Bewusstsein dafür schärfen, dass überhöhte Geschwindigkeit



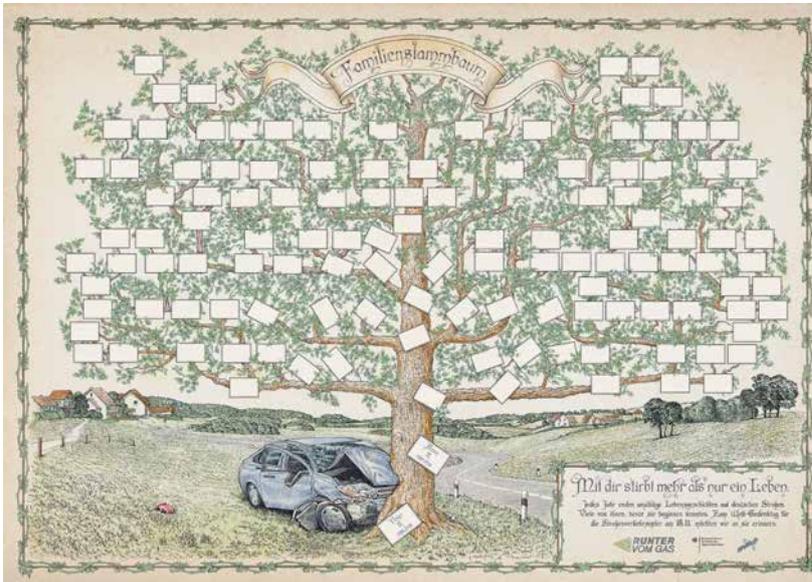
nichts mit Stärke zu tun hat“, sagte Andreas Scheuer, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Bereits mehr als 10.000 Motorradfahrerinnen und -fahrer sind der Einladung von „Runter vom Gas“ mittlerweile gefolgt und haben mit ihrem Foto ein Zeichen gegen zu schnelles Fahren gesetzt. „Statt mit erhobenem Zeigefinger zu mahnen, möchten wir dazu anregen, dass sich die Biker selbst zu einer risikoarmen Fahrweise und einer angepassten Geschwindigkeit bekennen“, sagte DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf. Alle Aktionsteilnehmerinnen und -teilnehmer erhielten T-Shirts und Aufkleber mit den Botschaften. Die Fotos der Aktion konnten über die Social-Media-Kanäle geteilt werden. Online kann weiterhin jederzeit unter www.echtemaenner.runtervomgas.de oder www.starkefrauen.runtervomgas.de ein Foto hochgeladen und mit dem Aktionslogo versehen werden, um damit ein Zeichen gegen zu schnelles Fahren zu setzen.

Deutscher Preis für Online-Kommunikation

Mit dem Kurzfilm #FingervomHandy zeigte „Runter vom Gas“ seit Ende 2017, wie gefährlich die Handynutzung am Steuer ist. Ende Oktober 2018 wurde der Spot mit dem Deutschen Preis für Online-Kommunikation in der Kategorie „Web Video“ ausgezeichnet. In weniger als einer Minute weckt der Spot Kindheitserinnerungen und warnt mittels einer unerwarteten Wendung vor den Gefahren von Ablenkung am Steuer.





Welt-Gedenktag für Straßenverkehrstopfer

Anlässlich des Welt-Gedenktages für die Straßenverkehrstopfer am 18. November 2018 erinnerte die BMVI/DVR-Kampagne „Runter vom Gas“ an die Verkehrstoten – mit einer emotionalen Anzeige in der Effie-Beilage des Tagesspiegels sowie am 15. und 18. November 2018 in der Beilage der ZEIT. Im Jahr 2017 kamen 3.180 Menschen in Deutschland im Straßenverkehr zu Tode. Dieser Verlust zerstört nicht nur bestehende Familien, sondern beeinträchtigt auch die Zukunft zahlreicher Familien, denn es gibt keine weiteren Nachkommen. Mit der Anzeige verdeutlichen BMVI und DVR, wie einschneidend und weitreichend die Auswirkungen eines schweren Verkehrsunfalls sind. Zu sehen ist ein Familienstammbaum, an dem ein Auto zerschellt ist. Die Tafeln des Stammbaums, in denen normalerweise die Namen und Daten der Nachfahren stehen, sind leer. Nur die zwei unteren Tafeln sind bedruckt – mit dem Namen der beiden verunglückten Insassen.

Effie-Auszeichnung

Am 8. November 2018 wurde die Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ mit dem silbernen Effie-Award des Gesamtverbands Kommunikationsagenturen (GWA) in der Kategorie „Doing Good“ für die Autobahnplakatkampagne 2017 „Perspektiven der Betroffenheit“ ausgezeichnet. Den begehrten Effie gibt es für effektive Kommunikationsmaßnahmen, die nachweislich wirken. Die ermittelte Zahl von 113 Angehörigen, Freunden und professionellen Helfern, die durch einen Verkehrsunfalltod durchschnittlich unmittelbar betroffen sind, sorgte in Kombination

mit Videoreportagen von betroffenen Angehörigen, einem Polizisten und einem Seelsorger für eine emotionale Ansprache der Verkehrsteilnehmenden und eine beeindruckende Medienresonanz. Die Medienreichweite betrug insgesamt mehr als 165 Millionen und die Kommunikationsmaßnahmen erzielten einen Medienäquivalenzwert von 1,6 Mio. Euro.

Präventionsveranstaltungen in Zusammenarbeit mit den Bundesländern

In Kooperation mit den Bundesländern bzw. der Polizei und weiteren Partnern wie Verkehrswachen war „Runter vom Gas“ 2018 mit Aktionsmodulen für Veranstaltungen, mit

Brückenbannern, Broschüren, Postern und Filmen bundesweit vor Ort. Im Fokus standen die Unfallursachen „Ablenkung am Steuer“, „unangepasste Geschwindigkeit“ und „Innerortsrisiken“. Neben zahlreichen Materialien zu diesen Kernthemen entwickelten die Kampagneninitiatoren auch neue Videos bzw. Erklärfilme zu den Themen Rettungsgasse, Geisterfahrer und Verhalten am Unfallort. Ende 2018 entstanden zwei Verkehrssicherheitsspots, die 2019 für die Verkehrssicherheitsarbeit genutzt und über die RTL-Gruppe als Pro-bono-Präventionsfilme ausgestrahlt wurden. Zudem wurden den Partnern in den Bundesländern für die dunkle Jahreszeit Sichtbarkeitsmaterialien wie retroreflektierende Regenschirme, Rucksackhüllen, Klackbänder und Motorradwesten sowie eine Aufklärungsbroschüre zur Sichtbarkeit zur Verfügung gestellt.

Auch tourte „Runter vom Gas“ mit Informationsständen und Aktionen auf Messen, bei Tagen der Offenen Tür und bei weiteren Präventionsveranstaltungen von Partnern, Behörden, Unternehmen und Interessenten. Beim Tag der Offenen Tür des Bundesverkehrsministeriums im August 2018 wurde ein Bürgerdialog mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und Ex-Formel-1-Weltmeister Nico Rosberg geboten sowie die digitale Fahrprüfung mit Gernot Hassknecht und weitere unterhaltsame Aufklärungsangebote zum Thema Verkehrssicherheit.

Weitere Informationen finden Sie hier: www.runtervomgas.de, www.facebook.com/runtervomgas

Kommunikation

Tag der Verkehrssicherheit

Auto fahren oder Handy benutzen – im Rahmen des 14. bundesweiten „Tages der Verkehrssicherheit“ am 16. Juni 2018 richtete DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf in einer Videobotschaft einen eindringlichen Appell an alle Verkehrsteilnehmenden, entweder Auto zu fahren oder auf dem Handy zu tippen. Damit griff er die erschreckend hohe Zahl an Unfällen auf, die durch Ablenkung verursacht werden: Rund zehn Prozent der Todesfälle im Straßenverkehr gehen auf Ablenkung zurück.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer dankte in einem Video-Statement den vielen Akteuren, die sich für mehr Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen einsetzen, sei dies hauptberuflich oder durch ein Ehrenamt.

Prof. Dr. Eichendorf begleitete am Tag der Verkehrssicherheit zusätzlich den Aktionstag der Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf“ an der Autobahnraststätte Siegburg West. Dort machte er auf die Gefahr von Müdigkeit am Steuer aufmerksam.

Auf dem Deutschen Seniorentag in Dortmund nutzten Franz Müntefering, Vorsitzender der Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen (BAGSO), und DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner die Möglichkeit, sich mit dem Banner zum Tag der Verkehrssicherheit fotografieren zu lassen

Rund 190 Städte, Gemeinden, Schulen, Unternehmen, Vereine und soziale Einrichtungen haben sich in diesem Jahr an dem Aktionstag beteiligt. So gab es beispielsweise am Georg-Kerschensteiner-Berufskolleg in Troisdorf einen Aktionstag für junge Fahrerinnen und Fahrer, der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz veranstaltete einen großen Aktionstag auf dem Viehmarktplatz in Trier.

Seit 2005 zieht der Aktionstag bundesweit Tausende Interessierte auf Marktplätze, in Einkaufszentren, Fahrersicherheitszentren oder Werkstätten und bietet Prävention vor Ort. Alle Veranstaltungen haben unterschiedliche Verkehrssicherheitsthemen im Fokus und bilden damit die ideale Plattform, um die große Bandbreite der Verkehrssicherheitsarbeit darzustellen. Im Jahr 2018 stieg die Anzahl der Veranstaltungen im Vergleich zum

Vorjahr um 26 Prozent, die Webseite www.tag-der-verkehrssicherheit.de wurde 691.506 Mal aufgerufen.

Der nächste Tag der Verkehrssicherheit findet am 15. Juni 2019 statt. Aktuelle Informationen, Checklisten sowie ein Downloadbereich sind unter www.tag-der-verkehrssicherheit.de zu finden.



Kommunikation

Die Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf!“ sensibilisierte weiter für die Gefahr von Müdigkeit am Steuer



Müdigkeit wirkt beim Autofahren ähnlich wie Alkohol und beeinträchtigt so das Gefahrenbewusstsein, das Reaktionsvermögen und die Konzentrationsfähigkeit. Trotzdem unterschätzen viele diese Gefahr und setzen auf die falschen Maßnahmen. Die Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf!“ wurde daher mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) sowie weiterer Partner im vergangenen Jahr erfolgreich weitergeführt.

Ziel war auch 2018 die Sensibilisierung für die Gefahr von Müdigkeit am Steuer und die Reduktion der durch Müdigkeit verursachten Verkehrsunfälle. Entsprechend wurde auf die Gefahr von Müdigkeit am Steuer aufmerksam gemacht und über präventive als auch akute Gegenmaßnahmen aufgeklärt. Zielgruppen waren in 2018 weiterhin Pkw-Fahrer/innen, darunter die Senioren/innen, und Lkw-Fahrer/innen sowie Transportunternehmer/innen.

Pressearbeit im Mittelpunkt der Kampagne

Im Rahmen der Kampagne wurden insgesamt elf Pressemeldungen veröffentlicht: Die Medienarbeit erzielte insgesamt eine Reichweite von über 114 Mio.

Zur Ergänzung der Pressearbeit für den Bereich Pkw wurden im Auftrag des DVR vom Meinungsforschungsinstitut Kantar-Emnid zwei Omnibusumfragen unter mehr als 2.050 Personen durchgeführt. Die erste Umfrage befasste sich mit der speziellen Rolle der Personen auf dem Beifahrersitz. Die Ergebnisse zeigen, dass nur jede vierte Person auf dem Beifahrersitz bei akuter Müdigkeit der Fahrenden auf einen Fahrerwechsel besteht. Die zweite Umfrage thematisierte die besondere Gefährdung der mit dem Auto zwischen Arbeit und Wohnort pendelnden Personen. Die Ergebnisse zeigen, dass viele während der Fahrt vor allem von der Arbeit nach Hause oft müde und erschöpft unterwegs sind.

Weitere Aktionen und neue Kooperationen

Im Rahmen der Kampagne gab es zwei weitere Aktionen an deutschen Autobahnraststätten. Pkw- und Lkw-Fahrer/innen wurden dort auf die Gefahr von Müdigkeit am Steuer aufmerksam gemacht und erhielten ein „Erste-Hilfe-Set gegen Müdigkeit am Steuer“ mit einem Faltblatt mit Tipps zur Vermeidung bzw. Bekämpfung von Müdigkeit, einer Schlafbrille für den Kurzschlaf im Fahrzeug und einer Parkscheibe mit verschiedenen Übungen, um den Kreislauf zu aktivieren. DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf unterstützte die erste Aktion am 16. Juni 2018 auf der Autobahnraststätte Siegburg West zwischen Bonn und Köln. Die DVR-Projektleiterin Anna-Sophie Börries begleitete die Kampagne zudem am 28. September 2018 auf der Autobahnraststätte Eichelborn Süd. Über beide Aktionen wurde in der Presse berichtet.

Zu den Maßnahmen für die Zielgruppe der Pkw-Fahrer/innen gehörte die Entwicklung von audiovisuellem Schnittmaterial für ein Themenplacement, die Durchführung einer serviceorientierten Leser-Telefon-Aktion, anlassbezogene Aktualisierungen der Webseite, die Durchführung von zwei Omnibusumfragen, die Entwicklung von drei Erklärvideos (mit Unterstützung des Automobil-Clubs Verkehr, ACV) und anlassbezogene Facebook-Posts. Für die Zielgruppe der Senioren/innen wurden ein spezieller Info-Text über einen Materndienst veröffentlicht und verschiedene Informationsmaterialien in Arztpraxen (mit Unterstützung der Deutschen Gesellschaft für Schlafforschung und Schlafmedizin, DGSM) platziert.

Zu den Maßnahmen für die Zielgruppe der Lkw-Fahrer/innen gehörten vier Shareables für den DVR-Facebook-Auftritt, ein Beileger für die Fachzeitschrift „trans aktuell“ und die Beklebung von 42 Lkw-Rückseiten mit der Kampagnen-Botschaft. Für beide Zielgruppen wurden zusätzlich weitere Informationsmaterialien (Faltblätter, Banner, Postkarten, Sticker) entwickelt und verbreitet.

Die Kampagne erhielt auch im vergangenen Jahr wieder fachliche, aber auch finanzielle Unterstützung durch zahlreiche Partner. Der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) unterstützte die Entwicklung einer Postkarte mit einem Lkw-Fahrer in Yoga-Pose. Die Tank & Rast GmbH (T&R) unterstützte wiederholt die Aktionstage für beide Zielgruppen durch die Bereitstellung der zwei Autobahnraststätten.



Mit finanzieller Unterstützung des ACV wurden im Rahmen der Kampagne drei kurze Erklärvideos rund um den Sekundenschlaf für die Online-Kanäle des ACV entwickelt. Diese wurden sogar im Rahmen einer Ausstellung zum Thema Schlaf (von November 2018 bis März 2019) des Vögele Kultur Zentrums in der Schweiz präsentiert und in das Schulungsmaterial des Degener Verlags integriert. Mit finanzieller Unterstützung der DGSM wurde im Rahmen der Kampagne ein Faltblatt zur Information von 4.000 Hausärzten/innen entwickelt.



Kommunikation

Kampagne „Sicher mobil im Alter“



In Folge des demografischen Wandels steigt der Anteil der Menschen im Alter von 65 oder mehr Jahren an der Gesamtbevölkerung kontinuierlich, wobei er gegenwärtig bei etwa 21 Prozent liegt. Senioren und Seniorinnen sind mobiler als früher, immer mehr besitzen einen Führerschein und nutzen ihr Auto bis ins hohe Alter, sind innerorts auf dem Fahrrad, dem Pedelec oder zu Fuß unterwegs. Dies ermöglicht ihnen eine soziale Teilhabe bis ins hohe Alter und wirkt darüber hinaus einer Vereinsamung entgegen. Wichtige Termine wie Arztbesuche oder Besorgungen können ohne fremde Hilfe erledigt werden.

Nicht zuletzt ist Bewegung gesund und fördert die Beweglichkeit. Sie ist eine Voraussetzung für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr im höheren Alter, ganz gleich ob man zu Fuß, mit dem Rad oder dem eigenen Pkw unterwegs ist.

Gleichwohl kann das Alter vielfach bestimmte kognitive, motorische und sensorische Einschränkungen mit sich

bringen. Das bedeutet, die Seh- und Hörfähigkeit kann eingeschränkt sein, ebenso die Beweglichkeit und Reaktionsgeschwindigkeit. Viele dieser möglichen Einschränkungen können nur bis zu einem gewissen Grad kompensiert werden. Hinzu kommt, dass die Unfallfolgen bei älteren Menschen aufgrund ihrer körperlichen Konstitution und Regenerationsfähigkeit häufig gravierender sind als bei jüngeren Menschen. Dies schlägt sich auch in den Unfallzahlen nieder: Im Jahr 2017 starben auf deutschen Straßen 994 Menschen, die mindestens 65 Jahre alt waren. Etwa alle 36 Stunden starb eine Fußgängerin oder ein Fußgänger über 64 Jahren. Knapp 7.000 Fußgängerinnen und Fußgänger im Alter von 65 oder mehr Jahren verunglückten.

Die Zahlen machen deutlich, dass sowohl ein gewisses Maß an Respekt als auch eine besondere Aufmerksamkeit gegenüber älteren Verkehrsteilnehmenden geboten sind, damit auch sie möglichst lange sicher unterwegs sein können.

Aktionswoche

Der DVR nahm dies zum Anlass, mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Aktionswoche „Sicher mobil im Alter“ ins Leben zu rufen. Im Dezember wurde sie erstmalig durchgeführt, um die Sicherheit von Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr zu erhöhen. Auto Fahrende wurden bundesweit in mehreren Städten mit Hilfe von Großflächenplakaten zu mehr Aufmerksamkeit aufgerufen und dafür sensibilisiert, dass ältere Fußgängerinnen und Fußgänger eines besonderen Schutzes bedürfen. Parallel dazu erhielten ältere Fußgängerinnen und Fußgänger hilfreiche Tipps für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr.

Für die Durchführung der Kampagne wurden zahlreiche Begleitmedien und -materialien entwickelt, neben retroreflektierenden Regenschirmen auch ein Flyer zum Thema „Sichtbarkeit“. Zwei sogenannte „City Cards“ mit Tipps für ältere Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Auto Fahrende aller Altersgruppen wurden bundesweit in Bars und Restaurants ausgelegt.

Alle Informationsmaterialien können auch nach Ablauf der Aktionswoche vom DVR für Interessierte kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Begleitet wurde die Kampagne durch eine bundesweite intensive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Berichte zur Kampagne gab es u. a. beim rbb-Fernsehen, dem Deutschlandfunk und dem MDR-Hörfunk.

Die Aktionswoche selbst startete mit einer öffentlichen Plakatenthüllung durch DVR-Präsident Prof. Dr. Walter



Eichendorf. Rund um den Washington-Platz vor dem Berliner Hauptbahnhof wurden neben Infomaterialien auch Regenschirme mit retroreflektierenden Elementen verteilt, die auch bei schlechtem Wetter sichtbar machen und somit schützen. Auch in Augsburg, Bremerhaven, Dortmund und Leipzig wurden Regenschirme und Infomaterialien zum Kampagnenauftritt auf öffentlichen Plätzen verteilt.

Aktion Schulterblick

Die in den Jahren 2012 bis 2015 erfolgreich durchgeführte Kampagne „Aktion Schulterblick. Bewusst und sicher mobil“ wurde 2018 wieder aufgenommen. Sie richtete sich an ältere Auto Fahrende, deren Angehörige und Freunde sowie Ärztinnen und Ärzte. Die Kampagne sensibilisierte für regelmäßige freiwillige Gesundheitschecks, um möglichst lange sicher mobil sein zu können. Laut einer Umfrage, die YouGov im Auftrag des DVR durchgeführt hat, haben jedoch lediglich 21 Prozent der Befragten ihren Hausarzt schon einmal darauf angesprochen, ob sich ihr Gesundheitszustand möglicherweise auf ihre Fahrtüchtigkeit auswirkt. Nur vier Prozent wurden von ihrem Arzt oder ihrer Ärztin schon einmal darauf angesprochen. Dabei können freiwillige Gesundheitschecks Klarheit schaffen und helfen, die Fahrtüchtigkeit möglichst lange zu erhalten.

Die „Aktion Schulterblick“ informierte darüber ausführlich mit Pressemitteilungen, Infografiken sowie über Facebook. Während einer Leser-Telefon-Aktion wurden Interessierte beraten, die DVR-Webseite um Informationen in leichter Sprache sowie für Ärztinnen und Ärzte ergänzt. Informationen an Ärztinnen und Ärzte wurden zusätzlich über eine Fachpressemittteilung sowie ein Mailing an ausgewählte Hausärzte und Hausärztinnen verbreitet.

Auch über Partner wie die Deutsche Seniorenliga wurden die Informationen weiter gestreut. Auf zielgruppenspezifischen Veranstaltungen und Messen, auf denen der DVR mit einem Infostand vertreten war, wurden auch die Materialien der Kampagne verteilt, so etwa auf dem 3. Seniorensportkongress in Mainz oder dem Deutschen Seniorentag vom 28. bis 30. Mai 2018 in Dortmund. Dort traf DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner den Vorsitzenden der Bundesarbeitsgemeinschaft der Seniorenorganisationen (BAGSO), Franz Müntefering, und sprach mit ihm über die Aktivitäten des DVR im Rahmen der Seniorenarbeit und die „Aktion Schulterblick“.

Kommunikation

Schriftenreihe Verkehrssicherheit

Verkehrsüberwachung ist neben Öffentlichkeitsarbeit und Aufklärung ein wichtiges Instrument, um die Verkehrsteilnehmenden zu einem verantwortungsvollen und regelkonformen Verhalten im Straßenverkehr zu bewegen. Dennoch halten sich viele Verkehrsteilnehmende nicht an die geltenden Regeln. Schließlich ist die Wahrscheinlichkeit, entdeckt und bestraft zu werden, sehr gering.

Welche psychologischen Aspekte bei diesem Verhalten eine Rolle spielen und wie Verkehrsüberwachung in Deutschland geregelt ist, sind nur zwei Themen des 21. Bandes der Schriftenreihe Verkehrssicherheit „Verkehrsüberwachung – Staatliche Bevormundung oder Fürsorge?“, der 2018 erstellt wurde. Zudem wird ein Blick auf das Überwachungssystem anderer Länder geworfen, Themen wie illegale Straßenrennen werden behandelt. Nicht nur Pkw Fahrende, auch die Überwachung von Motorrad Fahrenden und dem gewerblichen Verkehr werden in den Blick genommen. Die Schriftenreihe Verkehrssicherheit richtet sich an Verkehrssicherheitsfachleute und die interessierte Öffentlichkeit.



www.verkehrssicherheitsprogramme.de

Das Online-Portal www.verkehrssicherheitsprogramme.de stellt bundesweit angebotene Maßnahmen und Projekte verschiedener Organisationen und Betreiber dar, die auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit abzielen. Hier können sich alle an der Verkehrssicherheitsarbeit interessierten Personen eingehend über existierende Programme informieren – sei es, um an diesen teilzunehmen oder sich selbst für die Verkehrssicherheit zu engagieren. Auf der Webseite finden Interessierte und Multiplikatoren die gewünschten Daten und Informationen nach Zielgruppen (Kinder, Jugendliche, Erwachsene, junge sowie ältere Verkehrsteilnehmende) aufgliedert.

Weiterhin besteht die Möglichkeit, über Verlinkungen direkt zu den Programmen oder deren Anbietern zu gelangen oder mit diesen Kontakt aufzunehmen. Die Einführungsseiten zu den Zielgruppen werden jährlich überarbeitet, sodass beispielsweise die Angaben über Unfallzahlen und -ursachen immer aktuell sind.

Darüber hinaus wurden 2018 die Voraussetzungen geschaffen, ab 2019 auch regionale Programme mit aufzunehmen, die in einzelnen Bundesländern existieren.

Die Webseite wurde im Jahr 2018 insgesamt 246.073 Mal aufgerufen.





Kommunikation

DVR-Kolloquium „Besser geschützt im Sattel“

Wie kann Radfahren in Deutschland sicherer werden? Dieser Frage ging das DVR-Kolloquium am 6. Dezember 2018 in Berlin nach. Immer mehr Menschen nutzen das Rad, doch die Zahl der getöteten Rad Fahrenden stagniert seit etwa zehn Jahren.

Bereits in seinem Grußwort erklärte DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf, dass der Straßenraum selten sinnvoll verteilt und damit ein geordnetes Miteinander schwer möglich sei. Gleichzeitig warnte Eichendorf davor, dass sich einzelne Gruppen wie Rad Fahrende oder Auto Fahrende gegenseitig an den Pranger stellen. Sein Wunsch an das Kolloquium: Die Signale zu stellen, wie in Deutschland sicherer Rad gefahren werden kann.

Alltagsmobilität mit dem Rad

Karola Lambeck, Radverkehrsbeauftragte des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), berichtete in ihrem Grußwort, dass die Bundesregierung den Bau von Radschnellwegen vorantreiben wolle. Damit wolle man mehr Menschen ermutigen, aufs Fahrrad umzusteigen und sich dabei sicher zu fühlen. Das Rad solle zur Alltagsmobilität gehören. Zudem wies sie auf etliche Förderprogramme hin, die das BMVI plane, um die Verkehrssicherheit zu stärken. Eines davon richte sich an den freiwilligen Einbau von Abbiegeassistenten in Deutschland. Um den verpflichtenden Einsatz dieser technischen Hilfsmittel zu erreichen, müssten jedoch europäische Vereinbarungen getroffen werden. Dafür setze sich das BMVI vehement ein.

Großflächige Radinfrastruktur

In seinem Grußwort erklärte Burkhard Stork, Bundesgeschäftsführer des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC), der das Kolloquium ideell unterstützt hatte, dass die Radinfrastruktur großflächig gebaut werden müsse. Es handle sich dabei um ein gesamtgesellschaftliches Vorhaben.

Gerrit Reichel, Pressesprecher des Automobil-Club Verkehr (ACV), ebenfalls Partner des Kolloquiums, wies auf die Problematik der „Dooringunfälle“ (Kollision von Rad Fahrenden mit unbedacht geöffneten Autotüren) hin, die man in den Griff bekommen müsse.

Aktuelle Unfallzahlen, häufige Unfallszenarien und Lösungen zur Vermeidung von Unfällen präsentierte Marcel Schreiber von der Unfallforschung der Versicherer (UDV). Um die Zahl Getöteter und Verletzter zu senken, sei es notwendig, Sichtbeziehungen unter den Verkehrsteilnehmenden herzustellen, die Komplexität der Infrastruktur zu reduzieren und Rad Fahrende vor Abbiegenden zu schützen. Gelingen könne das nur, wenn die Belange des Radverkehrs permanent berücksichtigt und mit geplant würden.

Wer wolle, dass mehr Menschen Rad fahren, müsse dafür sorgen, dass sie sich dabei subjektiv sicher fühlen, so Stork. Dies gelänge nur, wenn die zuständigen Akteure nicht länger auf objektiven Verkehrssicherheitskriterien beharrten, sondern auch das subjektive Sicher-

heitsgefühl mitdächten. Nach Auffassung des ADFC gelingt das am besten mit vom Pkw-Verkehr getrennten Radwegen.

Kay Biewald, Mitglied der Berliner Fahrradstaffel der Polizei, berichtete aus seinem Arbeitsalltag in Berlin. Riskante Situationen für den Radverkehr ergeben sich teilweise aus einer unzureichenden Infrastruktur. Allerdings sei auch das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden häufig Ursache für Unfälle.

Erfahrungsbericht aus den Niederlanden

Ineke Spapé, Radprofessorin an der Universität Breda, bot einen Blick ins Nachbarland Niederlande. Dort spiele Verkehrssicherheit beim Radeln in der öffentlichen Diskussion kaum mehr eine Rolle. Man habe die dafür nötige Infrastruktur bereits geschaffen. Vielmehr ginge es darum, Städte lebenswert zu gestalten und Spaß am Radeln zu haben. Ihr Tipp für Deutschland: Investitionen in die Infrastruktur – dann funktioniere es auch mit der Sicherheit.



Gunnar Fehlau vom Pressedienst Fahrrad zeigte pragmatische Beispiele, woran es bei der Verkehrssicherheit für Rad Fahrende in Deutschland hapere. Ob unübersichtlicher Schilderwald oder Auto Fahrende, die Radelnden die Vorfahrt nehmen – es gebe viel zu tun, um den Radverkehr dem motorisierten Verkehr gleichzustellen.



DVR-Radverkehrsreferent Rudolf Bergen veranschaulichte mit einer Jonglage spielerisch die Gefahren im Straßenverkehr für Rad Fahrende. Gleichzeitig entlarvte er riskante Verhaltensweisen und appellierte, vorausschauend zu fahren.

Arne Koerdt vom Baden-Württembergischen Verkehrsministerium verdeutlichte, warum und wie sich die StVO und die dazugehörige Verwaltungsvorschrift ändern müsse.

Das Fahrrad ist auch ein beliebtes Verkehrsmittel, um zur Arbeit zu gelangen. Dabei ereignen sich besonders viele Unfälle. Oliver Fischer von der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) berichtete, dass fast 50 Prozent derjenigen, die bei der VBG versichert seien und bei einem Wegeunfall verunglücken, Rad Fahrende seien.

Als Fazit des Kolloquiums nannte DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf in seinem Schlusswort die Erkenntnis, dass deutlich in die Infrastruktur investiert werden müsse, um viele Unfälle zu vermeiden. Gleichzeitig appellierte er an das Verhalten aller Rad Fahrenden: Einen Helm zu tragen sei die optimale individuelle Sicherheitsstrategie, um Unfallfolgen zu mildern.

Kommunikation

24. DVR-Forum „Sicherheit und Mobilität“: Halterhaftung und Halterkostenhaftung im fließenden Verkehr?



Für die Steigerung der Verkehrssicherheit sind die Überwachung der Einhaltung der Verkehrsregeln und die Sanktionierung rechtswidrigen Verhaltens dringend notwendig. Zahlreiche Verkehrsverstöße können in Deutschland jedoch nicht geahndet werden, weil der Fahrer oder die Fahrerin nicht eindeutig identifiziert werden konnte. Könnte die Einführung der Halterhaftung im fließenden Verkehr, wie sie in einigen europäischen Ländern praktiziert wird, ein Mittel sein, um mehr staatlichen Druck auf Verkehrsdelinquenten auszuüben und die Verkehrssicherheit zu erhöhen? Wäre ein solches Mittel mit unserer Rechtsordnung überhaupt vereinbar? Ist vielleicht die Halterkostenhaftung, bei der der Fahrzeughalter oder die Fahrzeughalterin zwar nicht bestraft würde, aber zumindest die Kosten des Verfahrens auferlegt bekäme, ein probates Mittel? Diese und weitere Fragen wurden beim 24. DVR-Forum „Sicherheit und Mobilität“, das am 14. Juni 2018 in Berlin stattfand, diskutiert. Es wurde von der Unfallforschung der Versicherer (UDV) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) unterstützt.

Keine Strafe ohne Schuld

DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf wies in seiner Einführung auf den verfassungsrechtlichen Grundsatz „Keine Strafe ohne Schuld“ (Nulla poena sine culpa) hin.

Er warf aber auch die entscheidende Frage auf: „Wenn im Grundgesetz das Recht auf körperliche Unversehrtheit festgeschrieben ist, und wenn wir wissen, wie man schwere Unfälle verhindern kann, ist es dann verfassungsrechtlich in Ordnung, diese Mittel nicht anzuwenden?“

Prof. Dr. Dieter Müller von der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH) stellte Untersuchungsergebnisse über die Verfolgung von Verkehrsdelikten vor. Dabei wurden überwiegend Geschwindigkeitsdelikte, aber auch Abstands- und Rotlichtverstöße betrachtet. Bei 2,5 Prozent der beweissicher dokumentierten Fälle habe man die Täter nicht ermitteln können und das Verfahren aus diesem Grunde einstellen müssen. Rechnet man dies auf Basis der ausgewerteten Stichproben hoch, ergebe sich für das gesamte Bundesgebiet die immense Zahl von über einer Million Verfahren, die eingestellt werden mussten, weil die Täter nicht ermittelt werden konnten.

Frusterlebnisse eines Polizeibeamten

Stefan Pfeiffer von der Deutschen Polizeigewerkschaft berichtete über „Frusterlebnisse eines Beamten in der Verkehrsüberwachung“: Bei einer Überwachungsaktion auf der Autobahn seien 414 Fahrzeuge mit sehr hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen aufgefallen (41 km/h

und mehr). Es hätten jedoch nur 211 Verfahren eingeleitet werden können, was einer Quote von 51 Prozent entspricht. Anhalte-Kontrollen seien schwierig (insbesondere nachts) und erforderten viel Personal, was häufig nicht zur Verfügung stehe. Bei Krädern könnten mit der entsprechenden Messtechnik zwar Fotos von vorne und hinten erstellt werden. Dennoch sei die Identifizierung der Fahrenden oft nicht einwandfrei möglich, sodass es auch bei hohen Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zur Einstellung der Verfahren komme.

Prof. Dr. Dr. Eric Hilgendorf, Julius-Maximilians-Universität Würzburg, sprach Fragen der Verantwortung an, die sich insbesondere beim automatisierten Fahren ergeben, und konkretisierte dies anhand einiger Beispiele. Oft werde gesagt, beim automatisierten Fahren sei der Hersteller immer in der Pflicht zu haften. Das sei jedoch nicht richtig, solange seitens der Hersteller die „gebotene Sorgfalt“ berücksichtigt werde. Diskutiert werde als eine Lösung für solche Fälle die rechtliche Einführung einer „E-Person“. Dies sei aber strittig. Im Strafrecht könne eventuell ein neuer Gefährdungsstraftatbestand des Inverkehrbringens unerlaubt gefährlicher lernfähiger Systeme eingeführt werden.

Unterschiedliche Regelungen im Ausland

Prof. Dr. Michael Brenner, Friedrich-Schiller-Universität Jena, berichtete über die unterschiedlichen Regelungen zur Halterhaftung im europäischen Ausland. Dabei gebe es verschiedene Ansätze. Im strengsten Fall hafte der Halter oder die Halterin stets und uneingeschränkt für Verstöße, die mit seinem/ihrer Fahrzeug begangen werden. Damit komme jedoch das Schuldprinzip nicht zur

Anwendung. Praktiziert werde in anderen Staaten auch eine bußgeldbewehrte Auskunftspflicht über die Person, die jeweils gefahren sei. Bei Nichtbefolgung käme es dann zu Sanktionen gegen den Halter oder die Halterin. In einer weiteren Variation obliege dem Halter oder der Halterin die Verpflichtung zur verantwortungsvollen Auswahl der fahrenden Personen. Komme es zu einem Verstoß mit dem Fahrzeug des Halters oder der Halterin, habe dieser/diese gegen diese Pflicht verstoßen. Und schließlich könne die Halterhaftung auf eine Kostentragungspflicht bezogen sein, wie dies zum Beispiel in Deutschland gemäß § 25a Straßenverkehrsgesetz (StVG) in einem Bußgeldverfahren wegen eines Halt- oder Parkverstoßes der Fall sein könne, wenn die Person, die den Verstoß begangen hat, nicht vor Eintritt der Verfolgungsverjährung ermittelt werden könne oder deren Ermittlung einen unangemessenen Aufwand erfordere und dem Halter oder der Halterin des Kraftfahrzeuges die Kosten des Verfahrens auferlegt würden. Dies könne man auch als „unechte Halterhaftung“ bezeichnen. Nach Auffassung von Prof. Dr. Brenner könne jedoch eine verkehrserzieherische Wirkung und eine Steigerung der Verkehrssicherheit, wegen der fehlenden „Denkzettelwirkung“ durch eine Sanktionierung des Halters oder der Halterin, kaum erzielt werden. Eine echte Halterhaftung käme in Deutschland indes nicht in Frage, denn eine strafrechtliche oder auch nur strafrechtsähnliche Ahndung einer Tat ohne Schuld des Täters oder der Täterin sei nach Ansicht des Bundesverfassungsgerichts rechtsstaatswidrig und verletze den Betroffenen in seinem Grundrecht aus Artikel 2 Abs. 1 GG.

Halterhaftung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Eine etwas andere Position vertritt Prof. Dr. Gerrit Mans-



sen, Universität Regensburg: „Wir machen die Halterhaftung nicht, um die Menschen zu ärgern, sondern um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.“ Dass Deutschland bei der Rate der Getöteten pro eine Million Einwohner nur im Mittelfeld liege, könne an einer niedrigen Kontroll-dichte liegen, auch die Höhe der Bußgelder dürfe eine Rolle spielen. Es werde häufig so dargestellt, dass der Rechtsstaat Deutschlands beschädigt würde, wenn man die Halterhaftung einführe. Dies sei jedoch überzogen. Persönliche Sanktionen für Verstöße, die man selbst nicht begangen hat, dürfe es nicht geben. Es bestehe jedoch die Gefahr, dass man aus fundamentalen Grund-sätzen Kleinigkeiten ableite, was zu unsinnigen Ergeb-nissen führe: „Man darf nicht auf alles mit verfassungs-rechtlichen Hämmern draufhauen.“ Eine Verpflichtung zur Nennung von Fahrenden – mit Ausnahme von Famili-enmitgliedern – sei durchaus denkbar.

Kontroverse Debatte

In der darauffolgenden Podiumsdiskussion wurden konträre Meinungen vertreten: Ulrich Klaus Becker, ADAC, sprach sich aus verfassungsrechtlichen Gründen gegen eine Halterhaftung im fließenden Verkehr aus. Die Behörden sollten erst einmal die vorhandenen Möglich-keiten, u.a. auch Fahrtenbuchauflagen und Anordnung von Verkehrsunterricht, nutzen. Eine Beteiligung des Halters oder der Halterin an den Kosten der Ermittlungen der Fahrenden könne er sich vorstellen. Becker trat zudem für eine bessere technische und personelle Aus-stattung der Polizei ein. Dies könne für die Verkehrssi-cherheit auch viel bewirken.

Siegfried Brockmann, Unfallforschung der Versicherer, machte sich dafür stark, einen Versuch zur Ausweitung

der Halterhaftung zu wagen: „Stellen wir das Verfas-sungsgericht doch auf die Probe. Ich sehe nicht, was dagegenspricht, dass der Halter den Fahrer nennen soll.“

Rolf Frieling von der Biker Union e.V. sprach sich aus verfassungsrechtlichen Gründen entschieden gegen eine Halterhaftung aus. Man müsse Verstöße konse-quent verfolgen und bei Mehrfachtätern viel intensiver auch die Frage nach der Fahreignung aufwerfen.

Martin Mönnighoff, Gewerkschaft der Polizei, war der Meinung, man könne das eine tun, und das andere nicht lassen: „Wir sollten die Halterhaftung in Angriff nehmen, auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheitsziele 2020.“

Rainer Wendt, Deutsche Polizeigewerkschaft, fand dras-tische Worte zum Verhalten der Delinquenten: „Die Hal-ter schwindeln uns doch an: Ich bin nicht gefahren, ich habe das Auto verliehen, ich kann mich nicht erinnern.“ Er sage „Ja“ zur Halterhaftung, sie müsse aber rechts-sicher ausgestaltet sein.

In seinem Schlusswort zog Prof. Dr. Walter Eichendorf sein persönliches Fazit: Die unmittelbare Halterhaftung sei möglicherweise ein interessantes langfristiges Pro-jekt, aber kurzfristig nicht ohne verfassungsrechtliche Probleme zu realisieren. Das Thema Halterkostenhal-tung solle jedoch an das Bundesverkehrsministerium herangetragen werden. Zudem müsse weiter daran gearbeitet werden, den Überwachungsdruck auf die Ver-kehrsteilnehmenden zu erhöhen und vorhandene Instru-mente wie zum Beispiel die Fahrtenbuchauflage klarer und präziser zu nutzen.



Kommunikation

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Medienarbeit

Im vergangenen Jahr hat der DVR seine Medienarbeit verstärkt auf das politische Geschehen ausgerichtet. Mit Pressemitteilungen und über den direkten Austausch mit Journalisten und Journalistinnen konnten so Positionen zu aktuellen Themen u.a. zur Einführung von Abbiege- und Notbremsassistenten, zur neu in Niedersachsen eingeführten Verkehrsüberwachung Section Control, der Ablenkung durch Smartphones und viele weitere wirkungsvoll kommuniziert werden.

Ein Highlight war die Pressekonferenz anlässlich der Veröffentlichung des Bundesländerindex Umwelt und Mobilität am 7. November 2018, gemeinsam mit den Verbänden Allianz pro Schiene und dem Umweltverband BUND. Der Index erscheint alle zwei Jahre und gibt u.a. Aufschluss über die Entwicklungen in der Verkehrssicherheit in den Bundesländern. Die Resonanz auf den Index war bereits im Vorfeld der Pressekonferenz enorm. Es berichteten u.a. Spiegel Online und die dpa über die Ergebnisse der wissenschaftlichen Untersuchung.

Auch die Beschlüsse der DVR-Vorstandsausschüsse wurden für die Medien fachgerecht aufbereitet und fanden so Eingang in die Berichterstattung. Begleitet wurde diese Kommunikation mit entsprechenden Posts über die Kanäle des DVR in den sozialen Medien, insbesondere über Twitter und Facebook. Dadurch konnte der DVR seine Präsenz und Reichweite in den sozialen Medien deutlich erhöhen. Die Anzahl an sogenannten „Followern“ wurde um knapp 60 Prozent gesteigert.

Dieses Engagement machte sich auch in den zahlreichen Anfragen von Tageszeitungen, Onlinemedien, Hörfunk und Fernsehen bemerkbar. Der Expertenrat sowie Hintergrundinformationen des DVR waren über das gesamte Jahr hinweg gefragt. DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer wurde in die Talkshow „Maischberger“ zum Thema „Raser“ eingeladen.

Der Newsletter des DVR wurde im vergangenen Jahr neu gestaltet. Seit Juni 2018 erscheint er alle zwei Monate am Anfang eines jeden Monats. Er informiert über Neues aus dem DVR, aus der Verkehrssicherheitspolitik, aktuelle Veranstaltungen und Aktionen. Zum Zeitpunkt die-

ser Veröffentlichung umfasste der Verteiler über 2.000 Abonnenten.

Neben diesen Tätigkeiten vermittelte der DVR mit weiteren Formaten wie dem „DVR report“, dem Fachmagazin für Verkehrssicherheit, Presseseminaren, repräsentativen Umfragen mit anschaulichen Info-Grafiken sowie Foto-Text-Aussendungen medienwirksam Verkehrssicherheitsthemen.

DVR report

In vier Ausgaben wurde 2018 ausgewogen und umfassend über die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland und Europa berichtet. Die zahlreichen Aktivitäten der DVR-Mitglieder, Kampagnen und Aktionen sowie aktuelle Entwicklungen wurden in vielen Facetten abgebildet. Aber auch der Blick auf die europäische Ebene und in die Welt der Wissenschaft kam nicht zu kurz. Interessante Interviews mit Fachleuten aus Wissenschaft und Verbänden rundeten die Berichterstattung im DVR report ab.



Presseseminare

Verkehrsüberwachung

Verkehrsüberwachung und Sanktion – was wirkt? Danach fragte das DVR-Presseseminar am 21. und 22. Juni 2018 in Lüdenscheid. Nach wie vor sind gerade Kontrollen zur Überwachung der Geschwindigkeit Auslöser kontroverser Diskussionen. Fast schon reflexartig fallen Begriffe wie „Abzocke“ oder „Radarfalle“. Aber ist dem wirklich so? Findet Verkehrsüberwachung an den richtigen Orten statt, solche, die besonders unfallträchtig sind? Welche Möglichkeiten gibt es, dieses (Vor-)Urteil zu revidieren? Darüber, welche Kontrollmöglichkeiten es gibt, was ihr Nutzen ist, wie die Polizei mit illegalen Autorennen umgeht und warum Öffentlichkeitsarbeit wichtig ist, damit die Verkehrsüberwachung eine stärkere Akzeptanz erfährt, diskutierten Fachleute der Polizei, Industrie, von Kommunen und Hochschulen mit rund 60 Vertreterinnen und Vertretern der Presse.

Weitere Informationen unter: <https://www.dvr.de/presse/seminare/2018-verkehrsuerberwachung-und-sanktion>

Mobilität 4.0

Fahrerassistenzsysteme, automatisiertes Fahren und Car-to-X-Kommunikation sind in aller Munde. Doch was bedeuten diese technischen Entwicklungen für den Menschen? Auf dem Presseseminar zeichneten Fachleute ein Zukunftsbild des Straßenverkehrs, das die Vor- und Nachteile einander gegenüberstellte: Mehr Sicherheit durch immer mehr Unterstützung von technischen Assistenten versus die Herausforderungen, die sie fürs Fahren mit sich bringen. Wie können Menschen die Informationen, die Assistenzsysteme schon heute und in Zukunft noch mehr liefern, bewältigen? Werden wir in der Lage sein, uns von den Informationen nicht ablenken zu lassen und weiterhin die Kontrolle zu behalten? Muss sich die Fahrausbildung an die neuen Herausforderungen anpassen? Antworten auf diese Fragen gab das DVR-Presseseminar mit dem Titel „Mobilität 4.0 – schöne neue Welt?“ am 8. und 9. November 2018 in Höhr-Grenzhäusern im Westerwald. Das Thema fand mit über 60 Teilnehmenden regen Anklang bei Medienschaffenden.



seminar mit dem Titel „Mobilität 4.0 – schöne neue Welt?“ am 8. und 9. November 2018 in Höhr-Grenzhäusern im Westerwald. Das Thema fand mit über 60 Teilnehmenden regen Anklang bei Medienschaffenden.

Mehr Informationen unter: <https://www.dvr.de/presse/seminare/2018-schoene-neue-welt>

Leser-Telefon-Aktionen

„Rauf aufs Bike“ heißt es traditionell im Frühling für viele Motorradfreunde. Nach den Wintermonaten, in denen das Motorrad häufig unbenutzt in der Garage steht, ist es wichtig, den Start in die neue Saison langsam und damit auch sicher anzugehen. Aus diesem Grund fand am 17. Mai 2018 die Leser-Telefon-Aktion „Die große Freiheit auf zwei Rädern – So kommen Biker sicher durch die Motorradsaison“ statt.

An der Aktion beteiligten sich insgesamt 24 Medien, davon 21 Printmedien (Tageszeitungen, Anzeigenblätter, Wochenzeitschriften etc.) sowie drei Onlinemedien. Bei den Printmedien konnten 35 Veröffentlichungen eine Gesamtauflage in Höhe von rund 10,3 Millionen erzielen. Online wurden über drei Millionen Visits verzeichnet.

Von Ostern bis Oktober sollte man mit Sommerreifen Auto fahren, danach helfen Winterreifen, sicher ans Ziel zu kommen. Passend zu diesem Termin gaben Fachleute bei der zweiten Leser-Telefon-Aktion am 18. Oktober 2018 Tipps zum Reifenwechsel und über Reifen allgemein. Die Aktion fand in einer Kooperation der Initiative Reifenqualität des DVR und seiner Partner statt.

An der Aktion beteiligten sich insgesamt 24 Medien, darunter 18 Printmedien mit einer Gesamtauflage von 5,6 Millionen und sechs Online-Medien. Sie wiesen insgesamt 7,1 Millionen Visits auf.

Repräsentative Umfragen

Wie sieht die Reaktion auf drängelnde und rasende Fahrer und Fahrerinnen aus? Hierzu befragte der DVR im Frühjahr 2018 knapp 2.000 Personen im Rahmen einer repräsentativen Befragung. Das Ergebnis: Fast ein Drittel der Autofahrerinnen und Autofahrer in Deutschland (32 Prozent) lassen sich beim Überholen durch rasende und drängelnde Fahrer und Fahrerinnen auf der Autobahn verunsichern. Die Folgen sind zum Teil verheerend. So gaben 19 Prozent der Befragten an, aggressiv auf Drängler und Raser zu reagieren. Viele entscheiden sich dann bewusst dafür, auf der Überholspur zu fahren,

Was empfinden Sie beim Überholen auf der Autobahn mit Blick auf den rückwärtigen Verkehr? (Mehrfachnennungen möglich)



selbst wenn der rechte Fahrstreifen wieder frei ist. 15 Prozent antworteten, sie hätten Angst vor Fahrern und Fahrerinnen, die schneller als die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h fahren. Weitere zwölf Prozent vermeiden es, auf der Autobahn zu überholen. Mehr Informationen zur Umfrage unter: https://www.dvr.de/presse/informationen/infografiken/raser-und-draengler-verunsichern-beim-ueberholen_id-5001.html

Wie bildet man eine Rettungsgasse richtig? Darüber herrschen große Wissenslücken in der Bevölkerung. Das ergab die zweite repräsentative Umfrage des DVR im Dezember. Nur etwas mehr als die Hälfte der Autofahrerinnen und Autofahrer in Deutschland (55 Prozent) kennen die aktuelle Regelung. 40 Prozent glauben, sie müssten die Gasse erst dann bilden, wenn sich Einsatzfahrzeuge von hinten nähern.

Besser bekannt ist offenbar, wie die Rettungsgasse zu bilden ist: Drei Viertel der Befragten (75 Prozent) wissen, dass man auf der linken Spur nach links und auf allen danebenliegenden Spuren je Fahrtrichtung nach rechts ausweichen muss. Mehr Informationen zur Umfrage unter: https://www.dvr.de/presse/informationen/infografiken/grosse-wissensluecken-ueber-rettungsgasse_id-5105.html

www.dvr.de

Der Internetauftritt des DVR wurde auch im vergangenen Jahr weiterentwickelt. Er informiert über aktuelle Verkehrssicherheitsthemen und relevante Servicethemen. Hier sind auch umfassende Informationen über alle Programme, Aktionen und Kampagnen zu finden. 2018 besuchten rund eine Million Menschen die Webseite. Die Seite wurde insgesamt rund neun Millionen Mal aufgerufen.



Fotos zu verschiedensten verkehrssicherheitsrelevanten Themen waren 2018 stark nachgefragt. Das elektronische Medienarchiv wurde von über 70.000 Personen besucht. Der Download von Fotos ergab einen Datentransfer von 8,5 Gigabyte. Gegenüber den Vorjahren wurde das Bild- und Fotomaterial neben der Presse zunehmend auch von Verbänden und Vereinen gefragt. Die Zuwachsrate betrug hier in etwa drei Prozent.

„Deutschlands beste Autofahrer“

Bereits zum 30. Mal fand der Wettbewerb „Deutschlands beste Autofahrer“ im Berichtsjahr statt. Die Teilnehmenden mussten sowohl in der Vorrunde als auch im Finale ihr Können und Wissen unter Beweis stellen. Neu in diesem Jahr war, dass die 22 Finalistinnen und Finalisten nach ihrem Bundesland ausgewählt wurden: Jeweils die beste Frau und der beste Mann pro Bundesland qualifizierten sich in der Vorrunde für das Finale am 18. Oktober 2018 im ADAC-Fahrsicherheitszentrum Linthe bei Berlin. Die 16 Besten erhielten Preise der Sponsoren. Im Rahmen einer festlichen Gala wurden sie im Axel-Springer-Hochhaus in Berlin verliehen.

„Deutschlands beste Autofahrer“ wird seit 1988 von AUTO BILD und dem DVR gemeinsam mit vielen Partnern durchgeführt. 2018 waren dies das BMVI, Bridgestone, DEKRA, DGUV, Mitsubishi, Schaeffler und der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK). Ziel ist es, für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr zu sensibilisieren, indem Menschen für ihr Fahrkönnen ausgezeichnet werden. Der Wettbewerb möchte animieren, vorausschauend, rücksichtsvoll und umsichtig Auto zu fahren.

Kommunikation

Dialog und Politik

Public Affairs

Das Jahr 2018 war in politischer Hinsicht besonders turbulent. Die längste Regierungsbildung der bundesdeutschen Geschichte beeinflusste auch die Arbeit des DVR-Hauptstadtbüros. Unermüdlich warb das Team des Referats Politik und Recht bei den Vertreterinnen und Vertretern von CDU, CSU und SPD für eine Verankerung der Verkehrssicherheit im neuen Koalitionsvertrag – am Ende mit Erfolg. Erstmals verpflichtete sich eine Koalition auf Bundesebene der Vision Zero. Die Bundesregierung wird sich in Zukunft an dieser ambitionierten Strategie messen lassen müssen. Zudem kündigten die Regierungsparteien an, ein neues Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes aufzulegen. An dessen Erarbeitung wird sich der DVR aktiv beteiligen. Neben der intensiven Begleitung der Koalitionsverhandlungen brachte das DVR-Hauptstadtbüro die Inhalte der Vorstandsbeschlüsse in aktuelle Gesetz- und Verordnungsgebungsverfahren ein. Beschäftigt hat sich das Team Politik und Recht u.a. mit den Initiativen zur Optimierung der Fahrausbildung sowie dem Referentenentwurf für eine Elektrokleinstfahrzeug-Verordnung – die Verkehrssicherheit immer im Blick.

Mithilfe des hauseigenen Monitorings konnten frühzeitig wichtige Informationen über politische Prozesse auf landes-, bundes- und europäischer Ebene gewonnen werden. Präsident und Geschäftsführung wurden auf ihre

Gespräche mit Entscheidungsträgerinnen und -trägern umfassend vorbereitet. In einer Reihe von Gesprächen – u.a. mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und den Landesministern Dr. Bernd Althusmann aus Niedersachsen, Dr. Bernd Buchholz aus Schleswig-Holstein sowie Staatssekretärin Ines Jesse aus Brandenburg – machte der DVR auf konkrete Verbesserungspotenziale für die Verkehrssicherheit aufmerksam. Mit Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen von Abgeordneten des Deutschen Bundestages und Verbänden fand ein ständiger fachlicher Austausch statt – die Expertise des verkehrspolitischen Netzwerkes des DVR war bundesweit gefragt.

Parlamentarischer Abend

Den Fokus allein auf die nationale Agenda zu legen, reicht jedoch längst nicht mehr aus, um die Vision Zero mit Leben zu erfüllen. Inzwischen werden viele verkehrspolitische Entscheidungen auf europäischer Ebene getroffen. Unter dem Motto „Verkehrssicherheit – eine europäische Aufgabe“ wurden über 200 Gäste aus dem gesamten Netzwerk des DVR zum Parlamentarischen Abend in die österreichische Botschaft in Berlin eingeladen. Österreich übernahm im zweiten Halbjahr 2018 die EU-Ratspräsidentschaft. Der Tenor des Abends war eindeutig – Verkehrssicherheit kann nur gelingen, wenn Kommunen, Länder, die Nationalstaaten und die EU-Institutionen konstruktiv zusammenarbeiten. Darauf verwies bereits der DVW-Präsident und Mitveranstal-



ter Prof. Kurt Bodewig in seinem Eröffnungsstatement, indem er das von den EU-Verkehrsministern in der maltesischen Hauptstadt Valletta proklamierte Ziel – Halbierung der Zahl der Schwerstverletzten in Europa von 2020 bis 2030 – zum inhaltlichen Schwerpunkt des Abends erklärte. Nach zwei spannenden Impulsvorträgen von Wiebke Pankauke (stellvertretende Referatsleiterin Straßenverkehrssicherheit der Generaldirektion Verkehr der Europäischen Kommission) und Klaus Bondam (Verkehrsexperte aus Dänemark) diskutierten die Bundestagsabgeordneten Kirsten Lühmann (SPD) und Daniela Kluckert (FDP) mit Prof. Peter König (Institut für Fahrzeugtechnik, Universität Trier) und Dr. Christoph Wilk (Abteilungsleiter Verkehr im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung) über die Rolle der EU in der Verkehrssicherheitspolitik. DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf warb am Ende erneut für eine stärkere ebenenübergreifende Zusammenarbeit aller Akteurinnen und Akteure.

Vierte Juristische Fachkonferenz

Politischer Wille mündet in Gesetze und Verordnungen – juristisches Fachverständnis ist somit unerlässlich. Um den Austausch mit Rechtskundigen der Verkehrswelt zu vertiefen, lud das Team des Referats Politik und Recht am 10. Oktober 2018 zur Vierten Juristischen Fachkonferenz in das Humboldt Carré in Berlin ein. Rund 60 Juristinnen und Juristen und Verkehrsfachleute der DVR-Mitgliedsorganisationen, aus dem Deutschen Bundestag und weiteren Verbänden und Institutionen diskutierten lebhaft über aktuelle Themen der Verkehrssicherheit aus überwiegend juristischer Perspektive. Den Schwer-

punkt bildete dieses Mal die Diskussion um die Aus- und Nachrüstung von Lkw mit sogenannten Abbiegeassistenten.

Nachdem Polizeioberinspektorin Carmen Scholze (Landespolizeipräsidentin im Niedersächsischen Ministerium für Inneres und Sport) das polizeiliche Lagebild von Abbiegeunfällen dargestellt hatte, berichtete Siegfried Serrahn (Geschäftsführer der Serrahn Spedition + Logistik GmbH) als erfahrener Praktiker des Logistikgewerbes vom langjährigen Einsatz gegen Abbiegeunfälle. Anschließend weitete Prof. Michael Brenner (Inhaber des Lehrstuhls für Deutsches und Europäisches Verfassungs- und Verwaltungsrecht an der Friedrich-Schiller-Universität Jena) die Perspektive und erläuterte, welche Punkte die EU bei Abbiegeassistenten abschließend regeln und welcher Handlungsspielraum der deutschen Bundesregierung verbleibe. Über keinen Spielraum verfüge der Senat von Berlin, insbesondere bei der Verfolgung illegaler Straßenrennen, so der Berliner Justizsenator Dr. Dirk Behrendt. Alle Möglichkeiten der Einziehung von Fahrzeugen würden genutzt. Im Interview mit dem Leiter des DVR-Hauptstadtbüros, Stefan Grieger, versprach Dr. Behrendt zudem, eine personelle Aufstockung der erfolgreich arbeitenden Fahrradstaffel der Berliner Polizei zu unterstützen. Den Abschluss des intensiven fachlichen Austausches im Rahmen der Juristischen Fachkonferenz bildete ein Vortrag von Dr. Lennart Lutz (Autonomous Intelligent Driving GmbH) zu den rechtlichen Fragen des autonomen Fahrens – ein Zukunftsthema, das erhebliche Verbesserungen für die Verkehrssicherheit verspricht.



Europa

Internationale Verkehrssicherheitsarbeit



Der Ausgangspunkt für die Verkehrssicherheitsarbeit in der EU ist das Weißbuch der Verkehrspolitik. Im Weißbuch ist die Vision Zero verankert, zu der sich die EU-Kommission als langfristige Strategie bekennt, um die Anzahl und Schwere der Unfälle zu minimieren. Mit durchschnittlich 49 Straßenverkehrstoten je eine Million Einwohner/innen waren Europas Straßen 2017 nach wie vor die weltweit sichersten, für 2018 wird ein ähnliches Ergebnis erwartet. Dennoch wird das Ziel, die Anzahl der Verkehrstoten bis 2020 zu halbieren, nicht erreicht, da in einigen EU-Mitgliedstaaten der Rückgang stagniert bzw. nicht stark genug war.

„Safe System“-Ansatz

Auf der Grundlage der Ministererklärung zur Straßenverkehrssicherheit vom März 2017 – der Valletta-Deklaration – bekannte sich die Kommission zu einer Verlängerung des Reduktionsziels bis 2030. Um den ins Stocken geratenen Trend bei den Zahlen zur Straßenverkehrssicherheit umzukehren und sich dem Ziel anzunähern, die Zahl der Verkehrstoten in der EU bis 2050 nahe Null zu bringen, ist ein neuer Ansatz erforderlich. Der EU-Rahmen für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2021 bis 2030, der im Mai im Zuge der Veröffentlichung des Dritten Mobilitätspaketes gelegt wurde, beruht daher auf dem „Safe System“-Ansatz. Hierfür müssen die Fortschritte mithilfe wesentlicher Leistungsindikatoren überwacht werden, die unmittelbar mit der Verhütung von Todesopfern und Schwerverletzten verknüpft sind. Dies erfordert koordinierte Maßnahmen

in allen Sektoren und für alle Verkehrsteilnehmergruppen im Rahmen einer verstärkten Steuerungsstruktur.

Zwei Gesetzgebungsinitiativen gehen damit einher: eine zum Schutz von Fußgängerinnen und Fußgängern und zur Sicherheit von Fahrzeugen – die Aktualisierung der Verordnung über die allgemeine Sicherheit von Fahrzeugen – und die andere zum Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur. Die Kommission schlägt vor, dass alle neu auf den Markt gebrachten Fahrzeugmodelle mit fortschrittlichen Sicherheitssystemen ausgerüstet sein müssen. Dazu zählen Notbremsassistentensysteme, Spurhalteassistenten, übersteuerbare intelligente Geschwindigkeitsassistenten oder Systeme zur Ablenkungserkennung.

Zusammen mit der Richtlinie zur Straßeninfrastruktur, die unter anderem die Anwendung von Sicherheitsaudits auf allen Fernstraßen vorschlägt, sollen bis 2030 voraussichtlich 10.500 Menschenleben gerettet werden. Im Rahmen des Mobilitätspaketes wurden auch eine gesonderte Mitteilung zur vernetzten und automatisierten Mobilität veröffentlicht, deren Ziel es ist, Europa weltweit zum Vorreiter für vollautomatische sichere Mobilitätssysteme zu machen sowie ein Verordnungsentwurf zur Überarbeitung des Reifenlabels.

DVR auf europäischer Ebene

Der DVR hat mit seinen Beschlüssen zu Notbremsassistenten für Pkw und Lkw, zum Intelligenten Geschwindig-

keitsbegrenzer (ISA, Intelligent Speed Adaption), zu Reifen und zum Reifenlabel sowie zum Unfalldatenspeicher Stellung bezogen und den parlamentarischen Prozess intensiv begleitet.

Der DVR beteiligte sich darüber hinaus an den öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen der EU-Kommission, z.B. im Rahmen von EDWARDS, dem Europäischen Tag ohne Verkehrstote. Für deutsche Unterzeichner der EU-Charta für Verkehrssicherheit fungiert der DVR als Ansprechpartner.

Das Projekt „YEARS – Young Europeans Acting for Road Safety“, das vom DVR, dem Europäischen Verkehrssicherheitsrat ETSC, dem belgischen VIAS Institut und der EU-Kommission unterstützt wurde, hatte zum Ziel, Studierende unterschiedlicher Fachrichtungen für die Verkehrssicherheit zu sensibilisieren. Im Rahmen eines studentischen Wettbewerbes führten Studierende aus unterschiedlichen Ländern Europas – auch aus Deutschland – Verkehrssicherheitsprojekte durch. Im Rahmen der Abschlusskonferenz wurden die besten Ergebnisse ausgezeichnet.

PRAISE, ein Projekt, das die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit im Fokus hat, wurde vom ETSC unter Beteiligung des DVR, der Dräger-Stiftung und der Fundación Mapfre zum Abschluss gebracht. Im Oktober 2018 fand die PRAISE-Konferenz in Brüssel statt, bei der auch die Preise für herausragende betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit verliehen wurden. Der Wettbewerb zur guten betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit, der Bestandteil des Projekts war, soll in den kommenden Jahren fortgeführt werden.

Der DVR partizipiert von Beginn an aktiv am PIN-Programm unter Federführung des ETSC, in dem Verkehrssicherheitsbereiche im europäischen Vergleich analysiert werden. In diesem Jahr standen ein Überblick über die Unfalldatensammlung und die Sicherheit von Kindern im Fokus. Im letzten Jahrzehnt starben 8.100 Kinder in der EU im Straßenverkehr; jedes 13. verstorbene Kind kam aufgrund eines Verkehrsunfalls ums Leben. Die Unfallopfer werden in allen Ländern von der Polizei in den Unfallanzeigen aufgenommen, einige Länder wie Schweden verlinken darüber hinaus die Polizeidaten mit denen der Krankenhäuser und können so Dunkelziffern insbesondere im Hinblick auf Daten von Verletzten reduzieren. Als Mitglied des Steuerungskomitees und des Expertenpanels kann der DVR nicht nur die Themen mit

setzen, sondern gemeinsam Empfehlungen ausarbeiten, die an Politik und Gesellschaft gerichtet sind.

25 Jahre ETSC

In diesem Jahr feierte der ETSC sein 25-jähriges Bestehen. Die damalige Initiative des DVR, des Parliamentary Council for Transport Safety PACTS aus Großbritannien und dem Raad voor Verkeersveiligheid aus den Niederlanden hat Früchte getragen. Die Verkehrssicherheitspolitik der EU ist maßgeblich von den vielen Empfehlungen und Strategiepapieren des ETSC beeinflusst worden und auch Mitgliedsländer konnten mit der Unterstützung des ETSC rechnen, wenn beispielsweise neue Gesetze verabschiedet werden sollten, wie die Herabsetzung der Promillegrenze in Irland von 0,8 auf 0,5 Promille im Jahr 2011.

Der Austausch mit Verkehrssicherheitsorganisationen und Institutionen aus unterschiedlichen Ländern bereichert die Verkehrssicherheitsarbeit des DVR. Insbesondere die Kontakte, die durch die Mitgliedschaft in der International Road Traffic Accident Database (IRTAD) gepflegt werden, haben sich als fruchtbar erwiesen, wenn es darum geht, auf kurzem Wege Informationen zu konkreten Fragestellungen, wie beispielsweise zur Durchführung von Kampagnen gegen Müdigkeit am Steuer, zu erhalten. Erfahrungen aus Deutschland und aus der Arbeit des DVR konnten im Rahmen von Vorträgen anlässlich unterschiedlicher Kongresse und Veranstaltungen im europäischen Ausland vermittelt werden. Seit vielen Jahren pflegt der DVR auch das Netzwerk der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und -analyse (EVU), in dem Unfallsachverständige ihre Erfahrungen austauschen.

9. Deutsch-Russische Verkehrssicherheitskonferenz

Am 7. und 8. Juni 2018 fand in Orjol, ca. 360 km südlich von Moskau, an der Staatlichen I.S. Turgenew Universität die 9. Deutsch-Russische Verkehrssicherheitskonferenz statt. Die Federführung auf deutscher Seite hat die BAST, der DVR ist von Beginn an Partner dieser Konferenzreihe, die 2002 startete. DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer präsentierte die Ergebnisse der Ethik-Kommission Automatisiertes und Vernetztes Fahren des BMVI. Diese Ergebnisse stießen auf hohes Interesse und der Austausch zu diesem Thema soll auf Wunsch der russischen Kolleginnen und Kollegen vertieft werden. Der Dekan der zuständigen Universität in Moskau berichtete von den russischen Vision Zero-Bemühungen. Auffällig war, dass auch in russischen Städten das Thema Fahrrad „boomt“ und damit die Anforderungen an sichere Infrastruktur steigen.



Technik

Verkehrstechnik

Seminarreihe „Verkehrssichere Gestaltung innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen“

Ein hoher Anteil des schweren innerörtlichen Unfallgeschehens konzentriert sich auf Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten. Um die Verkehrssicherheit gemäß den Zielen der Bundesregierung zu erhöhen, muss dementsprechend die Verkehrsinfrastruktur vor allem auf diesem Straßennetz verbessert werden. Deshalb hat der DVR mit Mitteln des Bundesverkehrsministeriums und der DGUV das Deutsche Institut für Urbanistik (difu) mit der Durchführung der gleichnamigen Seminarreihe beauftragt.

Im Fokus der Veranstaltungsreihe stand vor allem die Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende und Rad Fahrende, die in besonderem Maße von schweren Unfallfolgen betroffen sind. Fachleute aus Kommunalverwaltungen, Planungsbüros und Verbänden sollen darin unterstützt werden, sichere Verkehrs- und Aufenthaltsbedingungen herzustellen und die Straßeninfrastruktur entsprechend zu gestalten. In Vorträgen und Arbeitsgruppen wurden den Teilnehmenden wichtige Grundla-

gen für eine verkehrssichere Planung von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen und sicheren Führungen für den Fuß- und Radverkehr im Besonderen vermittelt. Die Veranstaltungen wurden im Herbst 2018 in Köln, Augsburg, Darmstadt und Berlin durchgeführt. Wegen der großen Resonanz wird die Seminarreihe 2019 fortgesetzt.

2. Deutscher Fußverkehrskongress

Der Fußverkehr ist grundlegender Bestandteil unserer Mobilität. Wo Fußverkehr gefördert wird, steht der Mensch im Mittelpunkt des verkehrspolitischen Handelns. Unsere Städte und Gemeinden werden damit attraktiver, die Lebensqualität steigt. Im Hinblick auf die Anforderungen der nachhaltigen Mobilität ist die Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußverkehrs unerlässlich. Deshalb fand am 10. und 11. Oktober 2018 in Berlin der 2. Deutsche Fußverkehrskongress statt. Dieser widmete sich neuesten Konzepten und Entwicklungen der Fußverkehrsförderung mit dem Ziel, Wissen auszutauschen, Projekte vorzustellen und untereinander die Netzwerke zu stärken. Rund 30 Referentinnen und Referenten stellten den etwa 350 Teilnehmenden Pro-



jekte, Ansätze und Methoden vor, die den Fußverkehr stärken sollen. In neun Foren wurden Fragen der sicheren und attraktiven Gestaltung der Straßenräume, aber auch Aspekte der Kommunikation, der Gleichberechtigung und der Datenanalyse thematisiert.

Der Kongress wurde unter anderem vom Bundesumweltministerium, dem DVR und den Ländern Nordrhein-Westfalen und Berlin veranstaltet. Weitere Informationen unter: www.fussverkehrskongress.de

Große Bedeutung des Sicherheitsaudits

Das Symposium „Verkehrssicherheit von Straßen“ präsentiert im jährlichen Rhythmus aktuelle Erkenntnisse aus der Straßen- und Verkehrsplanung sowie der Verkehrssicherheitsforschung. Das Auditorenforum bietet als fester Bestandteil eine Plattform für Diskussionen und Erfahrungsaustausch. Die im März 2018 an der Bauhaus-Universität Weimar und der Bergischen Universität Wuppertal durchgeführten Veranstaltungen nutzten erneut mehr als 350 Auditoren zur Information und Weiterbildung. Die Tagungen wurden zum 14. Mal gemeinsam von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und dem DVR organisiert und durchgeführt.

In diesem Jahr ging es insbesondere um die neu erschienenen technischen Regelwerke und Wissensdokumente,

um Radschnellverbindungen, Querungsverhalten und Unfallgeschehen von Fußgängerinnen und Fußgängern und um die DVR-Beispielsammlung „Gute Straßen in Stadt und Dorf“. Aufgrund der großen Resonanz ist auch für das Frühjahr 2019 die Durchführung zweier Symposien fest eingeplant.

Sicherheit im Radverkehr verbessern

Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs sind unumgänglich, um zu vermeiden, dass die Attraktivität des Radverkehrs durch eine steigende Anzahl Verunglückter beeinträchtigt wird. Von den Erfolgen der Verkehrssicherheitsarbeit in den letzten Jahren konnten die Rad Fahrenden kaum profitieren. Die Anzahl der getöteten Rad Fahrenden hat sich seit 2010 nicht verringert, die Anzahl der schwerverletzten Rad Fahrenden ist sogar seit 2001 nahezu unverändert. Jeder achte Getötete und jeder fünfte Verletzte auf Deutschlands Straßen ist ein Radfahrer oder eine Radfahrerinnen. Insbesondere ist die Anzahl der verletzten Pedelec Nutzenden in den letzten Jahren stark angestiegen.

Im Jahr 2017 starben auf deutschen Straßen 382 Rad Fahrende, davon 68 mit Pedelec (17,8 Prozent). 14.124 Rad Fahrende wurden schwer verletzt. Rund 90 Prozent aller Radunfälle mit Personenschaden geschahen im innerstädtischen Bereich. Jeder vierte der innerorts Getöteten war mit dem Rad unterwegs. Deshalb hat der



DVR auf Basis mehrerer Vorstandsausschüsse unter Federführung des Ausschusses Verkehrstechnik den umfangreichen Vorstandsbeschluss „Sicherheit im Radverkehr verbessern“ gefasst. Die konkreten Empfehlungen finden sich unter: www.dvr.de/beschluesse

Sicherheit an Bahnübergängen von Eisenbahnen erhöhen

Unfälle an Bahnübergängen sind gemessen am gesamten Unfallgeschehen im Straßenverkehr zwar relativ selten, sie sind jedoch in der Regel besonders schwer. Die meisten Unfälle an Bahnübergängen geschehen durch bewusste und unbewusste Regelmissachtung. Halbschranken werden umgangen und umfahren, Lichtsignale missachtet, der Bahnübergang nicht mit mäßiger Geschwindigkeit befahren oder es wird auf dem Bahnübergang rangiert. Aber auch eine schlechte Erkennbarkeit, spitzwinklige Querungen, Kuppen, fehlende Sichtbeziehungen, Kreuzungen und Einmündungen im direkten Umfeld des Bahnübergangs oder schlechte Straßenoberflächen führen zu Unfällen an Bahnübergängen. Um die Sicherheit an Bahnübergängen zu verbessern, empfiehlt der DVR deshalb in seinem Vorstandsbeschluss „Sicherheit an Bahnübergängen von Eisenbahnen erhöhen“ eine Reihe konkreter Maßnahmen (www.dvr.de/beschluesse).

Themenserie für Entscheider in Stadt und Land

In Deutschland wissen die Verkehrsfachleute sehr genau, wie Straßen sicher gestaltet werden können. Seit Jahrzehnten stehen Richtlinien und Regelwerke in beeindruckender Qualität zur Verfügung. Sie basieren gleichermaßen auf Erfahrungen aus der Praxis wie auf Forschungserkenntnissen. Aber weshalb kommt das Wissen nicht besser auf die Straße?

Vielfach liegt wertvolles Wissen brach, werden die Erfahrungen zur verkehrssicheren Straßeninfrastruktur nicht im notwendigen Maße genutzt. Die Gründe sind vielfältig. Die Belastung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist groß; neue Regelwerke versprechen mehr Sicherheit, müssen aber auch umgesetzt werden; das kostet wieder viel Zeit und Abstimmung.

Deshalb hat der DVR das Büro für Forschung, Entwicklung und Evaluation (bueffee) mit wissenschaftlicher Begleitung durch Prof. Jürgen Gerlach (Bergische Universität Wuppertal) beauftragt, den hohen Wissensstand kompakt in speziellen Themen für Entscheidende vor Ort aufzubereiten. Angesprochen sind insbesondere Bürgermeister/innen, Bau- oder Verkehrsdezernent/innen und verantwortliche Abteilungs- bzw. Sachgebietsleiter/innen für die Umsetzung der politischen Beschlüsse. Viermal jährlich wird ein zentrales Thema kurz und prägnant nahegebracht. Dies soll motivieren, das vorhandene Wissen aufzugreifen.

Bisher sind fünf Publikationen zu Außer- und Innerortsthemen erschienen. Die Publikationen sind kostenfrei unter www.dvr.de/themenserie abrufbar. Stets geht es um folgende Aspekte: höhere Lebensqualität und mehr Verkehrssicherheit für die Bürger und Bürgerinnen; effizienter Einsatz der Mittel für verkehrssichere Straßen; Beitrag zur Erhöhung der Attraktivität von Gemeinden, Stadt und Landkreis; Signal, dass sich Politik und Verwaltung vor Ort um die Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger kümmern.

Gute Straßen in Stadt und Dorf

Die Kunst des Entwerfens führt nicht zwangsläufig zu funktional gelungenen, gut gestalteten und verkehrssicheren Straßen, Plätzen und Verkehrsanlagen. Die geltenden Entwurfsregelwerke lassen notwendigerweise Spielräume zu und entsprechen je nach Ausgabejahr nicht unbedingt dem aktuellen State of the Art. Der Abwägungsprozess im Zuge von Entwicklungsplanungen bringt vielfältige, teils widersprüchliche Anforderungen mit sich. Bei Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeitsaspekten und spezifischen Interessen können relevante Qualitätsmerkmale im Hinblick auf Verkehrssicherheit und Straßenraumgestalt verloren gehen. Die gegebenen Straßenraumbreiten und Gebäudepositionen lassen oft nicht die Querschnittsaufteilungen zu, die wünschenswert wären.

Gleichzeitig sind Planende, Planungsbeteiligte und über Entwicklungsplanungen Entscheidende häufig so stark in das Tagesgeschäft eingebunden, dass sie allenfalls zufällig dazukommen, gut gestaltete Straßen als solche zu identifizieren oder gar vor Ort gezielt in Augenschein nehmen zu können. Vor diesem Hintergrund hat der DVR Prof. Karl Heinz Schäfer (Technische Hochschule Köln) damit beauftragt, eine Beispielsammlung aufzubauen, mit der gut gestaltete Straßen und Plätze in Deutschland bekannt gemacht werden sollen. In der kostenfrei verfügbaren Sammlung (www.dvr.de/gutestraßen) sind inzwischen elf umgebaute Straßen und Plätze ausführlich dokumentiert. Die Sammlung wird 2019 um weitere gelungene Beispiele ergänzt.

Neue Publikation „Besser langsam als Wild“

Dutzende Tote, mehr als 3.000 Verletzte und eine halbe Milliarde Euro Sachschaden jährlich: Alle 2,5 Minuten kollidiert in Deutschland laut Jagdstatistik ein Reh, ein Wildschwein oder ein Hirsch mit einem Fahrzeug. Die Dunkelziffer ist hoch. Deshalb hat der Deutsche Jagdverband, gemeinsam mit dem DVR und dem ADAC, das

bisherige gleichnamige Faltpapier neu konzipiert. Die Publikation informiert darüber, wie das Wildunfallrisiko reduziert werden kann und was nach einem Zusammenstoß zu tun ist. Wildunfälle können zu jeder Tages- und Jahreszeit passieren, auch dort, wo kein Warnschild „Wildwechsel“ steht. Grundsätzlich empfiehlt es sich, im Wald und an unübersichtlichen Wald- und Feldrändern immer den Fuß vom Gas zu nehmen.

Dauerbrenner Tempoüberwachung

Geschwindigkeitskontrollen sind ein wesentlicher Pfeiler, um den Straßenraum sicherer zu machen und negativen Unfallentwicklungen schnell begegnen zu können. Der DVR spricht sich daher in Vorträgen und in der Pressearbeit dafür aus, in deutlich stärkerem Maße die Einhaltung der Fahrgeschwindigkeit zu überwachen. Zwar ist das „Blitzen“ nicht gerade beliebt, aber es ist eindeutig erwiesen, dass dadurch die Zahl der schweren und tödlichen Unfälle vor allem auf Landstraßen stark zurückgeht.

Deshalb hat der DVR auch im Jahr 2018 hierzu Präsentationen eingesetzt und die Thematik in Veröffentlichungen vertieft. Grundsätzlich orientieren sich Polizei und Kommunen bei der Auswahl ihrer Messstellen vor allem am Unfallgeschehen und an sogenannten schutzwürdigen Bereichen wie Kindergärten, Schulen oder Seniorenheimen, sodass der pauschale Vorwurf der „Abzocke“ ins Leere läuft. Auch in Zeiten besonders hoher Belastung der staatlichen Institutionen durch vielfältige Aufgaben muss dieser Thematik ein hoher Stellenwert zukommen.



Technik

Fahrzeugtechnik

Lexikon zum Automatisierten Fahren

Automatisierte Fahrfunktionen werden sich bald in jedem neu zugelassenen Fahrzeug befinden. Das „Lexikon Automatisiertes Fahren“ des DVR erläutert in knappen Sätzen den aktuellen Stand zu allen Fachbegriffen rund um das Thema. Angesichts der rasanten technischen Entwicklungen wird es in regelmäßigen Abständen aktualisiert. Das Lexikon „Automatisiertes Fahren“ kann auf der Webseite des DVR als PDF in einer Kurz- und einer Langfassung heruntergeladen werden.

Gefahr für Rad Fahrende beim Öffnen von Kfz-Türen

Durch unvorsichtig geöffnete Autotüren geschehen oft Unfälle mit Fahrrad Fahrenden mit schweren Folgen, sogenannte „Dooring“-Unfälle. Auto Fahrende, auch Mitfahrende, müssen verstärkt über die Gefahr sich öffnender Fahrzeugtüren für Rad Fahrende aufgeklärt werden. Infrastrukturmaßnahmen können ebenfalls helfen, diese Unfälle zu vermeiden. Vielversprechend sind die technischen Lösungen direkt im Fahrzeug, wobei mittels Sensoren das herannahende Fahrrad erkannt und den Fahrenden vor dem Öffnen der Tür eine Warnung gegeben wird. Im Berichtsjahr hat der DVR mit der Vorbereitung eines Vorstandsbeschlusses und einer Kampagne für 2019 begonnen.

ISA (Intelligent Speed Assistance)

Die überhöhte und vor allem die unangepasste Geschwindigkeit sind wesentliche Unfallursachen im Straßenverkehr europaweit. Die Diskussion um ein Fahrerassistenzsystem, das den Fahrern und Fahrerinnen eine Hilfestellung bei der Geschwindigkeitswahl bietet, wird bereits sehr lange geführt. Sie entwickelte sich über von Fahrenden nicht zu übersteuernden Systemen hin zu den nun in der General Safety Regulation (GSR) von der EU vorgeschlagenen assistierenden übersteuerbaren Systemen. Der DVR hat sich intensiv mit den Vorschlägen der Europäischen Kommission auseinandergesetzt. Er befürwortet das Ziel, ISA für alle Fahrzeuge verpflichtend vorzuschreiben, hat aber zu einigen Forderungen teilweise andere Vorschläge. So hält er es nicht für richtig, dass ein vibrierendes Gaspedal als ausschließliche technische Lösung vorgeschrieben werden soll. Darüber hinaus sind Maßnahmen an der Infrastruktur unbedingt notwendig. Z.B. sollen Verkehrszeichen europaweit einheitlich sein und die Aufhebung einer Geschwindigkeitsbegrenzung angezeigt werden. Zur weiteren Erhöhung der Effektivität der Systeme spricht sich der DVR dafür aus, die Systeme so weiterzuentwickeln, dass sie auch die nicht angepasste Geschwindigkeit als die wesentlichere Unfallursache im Unfallgeschehen adressieren können.



Prüfung von Reifen im benutzten Zustand bei deren Zulassung

Die Qualität von Reifen trägt wesentlich zur Verkehrssicherheit bei. Insbesondere können kurze Bremswege bei Nässe Unfälle verhindern oder die Unfallfolgen abschwächen. Deshalb setzt sich der DVR schon seit 2013 dafür ein, dass die Anforderungen für die Typprüfung von neuen Reifen erhöht werden. Allerdings verändern sich die Testwerte bei Reifen, die schon viele Kilometer gefahren wurden. Um auch sicherzustellen, dass nicht nur neue Reifen eine ausreichende Sicherheit bieten, unterstützt der DVR die Forderung der Europäischen Kommission, Reifen im Gebrauchszustand bei deren Zulassung zu prüfen. Er geht jedoch davon aus, dass noch Forschungsbedarf notwendig ist, um den „abgenutzten Zustand“ für die Prüfung eines Reifens zu definieren. Der DVR weist deshalb in seinem Beschluss darauf hin, dass vor einer Typprüfung mit „abgenutzten Reifen“ zunächst der Vorstandsbeschluss des DVR aus dem Jahr 2013 umgesetzt werden soll. In ihm wird unter anderem gefordert, dass für die Typprüfung von Sommerreifen der Nasshaftungsgrenzwert G erhöht wird.

Erhöhung der Sicherheit von Reisebus-Insassen

Seit mehr als 20 Jahren bewegt sich die Zahl getöteter Businsassen in Deutschland im sehr niedrigen ein- bis zweistelligen Bereich. Sie ist allerdings stark schwan-

kend und wird in manchen Jahren bestimmt von einem einzigen schweren Reisebusunfall mit vielen Opfern. Die Vorschläge des DVR konzentrieren sich auf technische Maßnahmen am und im Reisebus, um die Insassensicherheit weiter zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, sind sowohl Maßnahmen der aktiven und passiven Sicherheit sowie deren Kombination notwendig. Hinzu kommen Maßnahmen zur Vermeidung von Bränden und zur schnellen Evakuierung nach Kollisionen und/oder bei Busbränden.

Notbremsysteme und andere aktuelle fahrzeugtechnische Themen in der EU

Vor dem Hintergrund der Überarbeitung der europäischen Verordnung zur Typgenehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (Verordnung EG Nr. 661/2009, auch „General Safety Regulation“ genannt) nahm der DVR zu den Vorschlägen detailliert Stellung. So spricht er sich z.B. für die Verbesserung der Notbremsassistenten, insbesondere der zugelassenen „Restaufprallgeschwindigkeit“, in Lkw aus und macht konkrete Vorschläge für die technischen Regelungen. Ebenfalls unterstützt er die bislang noch nicht verpflichtend vorgeschriebenen Notbremsassistenten für Pkw. Diese sollen aber nicht nur bei langsamen Stadtfahrten, sondern besonders auf schnellen Außerortsstraßen bestimmte Qualitätsansprüche erfüllen.



Technik

Kampagne „bester beifahrer“

Unter dem Motto „Schlaue Autos kommen besser an“ informierte die Kampagne „bester beifahrer“ die breite Öffentlichkeit 2018 über den Nutzen und die Funktionsweise von Fahrerassistenzsystemen (FAS).

Die Kampagnenwebseite www.bester-beifahrer.de wurde monatlich von über 2.000 Interessierten besucht. Besonders beliebt waren die Fahrzeugdatenbank, die Auskunft darüber gibt, welches Fahrzeugmodell mit welchen FAS ausgestattet werden kann, und der Profilttest, der Auto Fahrenden hilft, für sie relevante Systeme zu definieren. Die Fahrzeugdatenbank wurde nicht nur halbjährlich inhaltlich überarbeitet, sondern auch so programmiert, dass sie nun auch auf Partnerseiten integriert werden kann. Parallel dazu wurde im Hintergrund intensiv an der Suchmaschinenoptimierung gearbeitet, sodass das größtmögliche Publikum erreicht werden kann.

Auf insgesamt sechs regionalen Autosalons war die Kampagne mit Promotorinnen und Promotoren präsent und verteilte 6.000 Postkarten sowie Schlüsselanhänger. Die Besucherinnen und Besucher der Veranstaltungen

fassten die herstellerunabhängigen knappen Infos zum Autokauf in Verbindung mit FAS sehr positiv auf.

Auf Social-Media-Kanälen des DVR wurde das Thema FAS mit Kampagneninhalten forciert. Die Anfang 2018 aktualisierte Informationsbroschüre von „bester beifahrer“ war stark gefragt und wurde häufig von Privatpersonen und von Multiplikatoren wie Fahrtrainern/Fahrtrainerinnen und Fahrlehrern/Fahrlehrerinnen abgerufen.

Auch in den Medien war die Kampagne „bester beifahrer“ wieder präsent: Insgesamt wurden vier Pressemeldungen versendet, zudem fand im November eine Leser-Telefon-Aktion zum Thema „Allzeit bereit: Notbremsassistent, Abstandsregler und Co. – Wie senken Fahrerassistenzsysteme das Unfallrisiko?“ statt, die eine große Presseresonanz erzielte.

2018 wurde „bester beifahrer“ von den Partnern ACV Automobil-Club Verkehr, BOSCH, DEKRA und der DGUV unterstützt und inhaltlich mitgestaltet.



Technik

Initiative Reifenqualität – „Ich fahr‘ auf Nummer sicher!“

Die Initiative Reifenqualität – „Ich fahr auf Nummer sicher!“ des DVR und seiner Partner sensibilisiert Auto Fahrende seit 2010 für qualitativ hochwertige und gut gewartete Reifen. Neben Aktionen, mit denen Auto Fahrende direkt angesprochen werden, setzt die Initiative Reifenqualität in der Kommunikation auch auf wichtige Multiplikatoren aus Bereichen wie Medien, Reifenfachhandel, Kfz-Werkstätten, technische Überwachungsorganisationen und Automobilclubs.

Im Reifenmonat März informierte die Initiative Reifenqualität Auto Fahrende mit Aktionen und intensiver Medienarbeit über die Webseite und Social-Media-Kanäle rund um Reifensicherheit und Reifenqualität. Bei der Aktion Plakat-am-Lkw fuhren im März und April 20 Lkw mit einem Heckflächenmotiv der Initiative auf Hauptverkehrsrouten durch Deutschland. Die Lkw generierten so ca. zehn Mio. Blickkontakte von Auto Fahrenden und verbreiteten die Botschaft „Sommerreifen im Sommer“. Im Zuge des Aktionsmonats erschien wie in den Vorjahren eine Sonderausgabe der AUTO BILD mit dem Fokus auf Sommerreifen, die von interessierten Fachbetrieben gegen eine Versandkostenpauschale bei der Initiative Reifenqualität abgerufen werden konnte.

Umfassende Medienarbeit

Um Fragen der Bürgerinnen und Bürger bezüglich Sommerreifen und Ganzjahresreifen zu beantworten, fand im Frühjahr 2018 eine erste Leser-Telefon-Aktion statt. In Kooperation mit der Saarbrücker Zeitung standen drei Experten zwei Stunden lang den Anrufern und Anruferinnen per Telefon Rede und Antwort.

Anlässlich des „Tages der Verkehrssicherheit“ am 16. Juni 2018 ermutigte die Initiative Reifenqualität Reifenhändler und Kfz-Werkstätten, Aktionen zur Reifen- und Fahrzeugsicherheit durchzuführen. Ihre geplanten Aktionen sendeten sie ein und per Online-Abstimmung wurden Aktionspakete verlost. Die Gewinner freuten sich über vielfältiges Material wie Informationsflyer, Poster und Aufkleber. Profiltiefenfächer, eine DVD und Checkblöcke unterstützten sie bei der Wissensvermittlung rund um Reifensicherheit.

Auf der Reifenfachmesse „The Tire Cologne“ war die Initiative auf den Messeständen des Bundesverbands Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. und dem Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie e.V. mit vertreten. Flyer und ein eigens produzierter Beileger machten auf die Arbeit der Initiative und Beteiligungsmöglichkeiten für Reifenfachhandel und Kfz-Werkstätten aufmerksam.

Wash & Check

Im Rahmen der jährlichen Aktion „Wash & Check“ wurden Autofahrerinnen und Autofahrer im September bundesweit an über 300 Waschstraßen und Autowaschanlagen auf den regelmäßigen Reifencheck aufmerksam gemacht. Insgesamt wurden an 24 Standorten kostenlose Reifenchecks angeboten, 291 Standorte nahmen mit Aktionspaketen teil. Flankiert wurde die Arbeit der Initiative auch 2018 durch die laufende Pflege der Internetpräsenz www.reifenqualitaet.de und die Information Interessierter über die Social-Media-Plattformen Facebook und Twitter. Darüber hinaus sensibilisierten Pressemeldungen an die Fach- und Publikumsmedien über den Sicherheitsfaktor Reifen.

Mitte Oktober fand eine bundesweite Leser-Telefon-Aktion zum Thema Winterreifen statt: Sieben Expertinnen und Experten aus dem Partnerkreis der Initiative Reifenqualität standen den Fragen von Auto Fahrenden einen Tag telefonisch zur Verfügung.

Die Initiative Reifenqualität – „Ich fahr auf Nummer sicher!“ wird von den folgenden Partnern unterstützt: Auto Club Europa (ACE), Automobil-Club Verkehr (ACV), Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD), Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (BRV), Continental Reifen Deutschland, Cooper Tire, DEKRA, Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ), Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger e.V. (KÜS), Nexen Tire, Pirelli Deutschland, Vredestein, Wirtschaftsverband Deutsche Kautschukindustrie (wdk).

Mensch

Betrieb & Mobilität

Betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit

Eine Welt ohne Verletzte und Tote ist nicht nur die Vision für die Arbeitswelt, sondern gilt uneingeschränkt auch für die Teilnahme am Straßenverkehr. Verkehrsunfälle sind weder schicksalhaft, noch unvermeidlich – sie haben immer Ursachen, auch wenn diese manchmal nicht sofort sichtbar sind. Durch Schaffung einer wirksamen Präventionskultur lassen sich der überwiegende Teil dieser Ursachen beseitigen und Unfälle und Verletzungen verhindern. Bei den tödlichen Arbeits-, Dienstwege- und Wegeunfällen hatte 2017 der Straßenverkehr einen Anteil von immer noch 56 Prozent.

Seit knapp 40 Jahren arbeiten die gesetzlichen Unfallversicherungsträger und der DVR gemeinsam daran, Beschäftigte darin zu stärken, die berufsbedingten Wege so sicher wie möglich zu meistern. Grundlage hierfür ist seit 2007 die Sicherheitsstrategie „Vision Zero – Keiner kommt um. Alle kommen an.“, nach der Beschäftigte in einem sicheren Verkehrssystem die beruflich bedingten Wege zurücklegen sollen. Sicher und gesund zurückgelegte Wege sind dabei nicht nur eine moralische Verpflichtung, sondern rechnen sich auch wirtschaftlich.

Für die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit hält der DVR bereits eine Vielzahl von bewährten und evaluierten Maßnahmen vor, die verkehrssicheres Verhalten unterstützen und erzeugen. Zielgerichtet werden neue, noch benötigte Maßnahmen entwickelt. Unter der Dachmarke „Deine Wege“ werden alle Angebote gebündelt und transparent dargestellt, damit Unternehmen und Einrichtungen auf ein breites Spektrum an wirkenden Maßnahmen zurückgreifen können. Der eigens dafür eingerichtete Internetauftritt www.deinewege.info führt Interessierte passgenau zu den vorhandenen Angeboten. Ein eigenes Medienportal stellt Lehrkräften und Personen, die Veranstaltungen zum sicheren Verhalten im Straßenverkehr durchführen, geeignetes Material kostenfrei zur Verfügung. Im Berichtszeitraum wurden hierzu die Materialien zum Thema „Ablenkung“ überarbeitet und das Medienpaket „Geschwindigkeit und Abstand“ fertiggestellt. Gleichzeitig konnte das Handbuch „Systematische Verkehrssicherheitsarbeit“ veröffentlicht werden, das Verantwortliche in Unternehmen und Einrichtungen darin unterstützt, geeignete Präventionsstrategien zu entwickeln und wirkende Maßnahmen zu finden. Mit dem Film „Frag die Banane“ steht



ein Video zur Verfügung, das aufzeigt, welche Möglichkeiten Sicherheitsfachkräfte haben, überzeugend Strategiepläne zu erarbeiten und Verantwortliche von der Umsetzung zu überzeugen. Zusätzlich werden sieben Kurzfilme zu bewährten Maßnahmen bereitgestellt, um einen ersten Eindruck über diese Maßnahmen im Praxis-einsatz zu erlangen.

Während das Projekt GUROM eine umfassende, mobilitätsbezogene Ermittlung von Gefährdungen und Risiken ermöglicht, liefern die einzelnen Seminarangebote individuelle Verhaltensstrategien für die täglichen Wege. Aktionen in Unternehmen und Einrichtungen aktivieren und motivieren Beschäftigte zur Auseinandersetzung mit einer sicheren Verkehrsteilnahme.

Eco Safety Trainings

Mit den Eco Safety Trainings bieten der DVR und die Unfallversicherungsträger untersuchte Trainings im Realverkehr. Diese fördern nachgewiesenermaßen den Ausbau der Kompetenzen für sicheres, defensives Fahrverhalten und finden in Unternehmen und Einrichtungen eine hohe Akzeptanz im Bereich der Arbeitssicherheit. Auch in diesem Berichtszeitraum hat sich das individuelle Eco Safety Training in zahlreichen Unternehmen als festes Präventionsangebot etabliert, und die Teilnahme am Eco Safety Training ist als Pflichtfortbildung für Beschäftigte, die dienstlich Auto fahren, in deren Arbeitsschutzmaßnahmen verankert. Die Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie (BG RCI) und die Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik

(BGHW) haben die Eco Safety Trainings als Standard in die Fortbildung der Aufsichtspersonen integriert, damit bei Beratungen in Unternehmen aus persönlicher Erfahrung dafür geworben werden kann. Gleichzeitig hat die BG RCI die Teilnahme an einem individuellen Eco Safety Training in die alternative Betreuung integriert. Weiterhin wurden während des Forums protect der BG RCI den Anwesenden Eco Safety Trainings zum Kennenlernen vor Ort durch Trainerinnen und Trainer angeboten. Ebenfalls wurden die Umsetzungsvarianten klassisches und flexibles Eco Safety Training durch die Unternehmen für ihre Präventionsarbeit genutzt. In einem großen Unternehmen ist das Individuelle Eco Safety Training als „behind the wheel training“ eine Pflichtfortbildung für Fahrende im Außendienst. Auch 2018 kamen die Eco Safety Trainerinnen und Trainer für die Durchführung der Aktion „Driving Skills for Life“ der Ford-Werke GmbH zum Einsatz und haben erfolgreich ca. 500 junge Menschen trainiert. Im Rahmen der „Arbeitsschutz Aktuell“ in Stuttgart waren die eingesetzten Eco Safety Trainerinnen und Trainer im Dauereinsatz und konnten mit den Messebesucherinnen und -besuchern dieses Fahr-sicherheitstraining im Realverkehr durchführen. Schlussendlich waren auch 2018 im Rahmen der „Kölner Sprit-sparmeisterschaft“ Eco Safety Trainerinnen und Trainer wieder erfolgreich im Einsatz.

International wirkte der DVR wieder aktiv in der Quality Alliance Eco-Drive mit und konnte die evaluierte Didaktik einer breiten, internationalen Öffentlichkeit beim „25th World Mining Congress“ vom 19. bis 22. Juni 2018 in der kasachischen Hauptstadt Astana vorstellen.

Kooperationen und Verkehrssicherheit

Mit der von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) am 18. Oktober 2017 gestarteten Präventionskampagne „kommmitmensch“ wurden sechs Handlungsfelder für die Prävention definiert, die eine hohe Wirkung erwarten lassen. Der DVR hat damit begonnen, Botschaften für sicheres Verhalten im Straßenverkehr den einzelnen Handlungsfeldern zuzuordnen, um die Dachkampagne mit gezielten Aktionen und Veröffentlichungen zu unterstützen. Erste Veröffentlichungen wurden vorgenommen.

Im Rahmen der Kooperation mit der BG Holz und Metall (BGHM) wird seit mehr als 20 Jahren für sicheres Verhalten im Straßenverkehr geworben. Dabei stimmen BGHM und DVR die Entwicklung neuer Seminarinhalte und -programme bis hin zur Qualifizierung der Referierenden





ab. Schwerpunktthemen im Rahmen der Kooperation waren 2018 die Gefährdungsbeurteilung für Meister und Sicherheitsfachkräfte sowie „Emotionen im Straßenverkehr“ für Sicherheitsbeauftragte. Durchgeführt wurden 1.238 Lehreinheiten à 45 oder 60 Minuten. Im Rahmen der Kooperation mit der BG RCI konnten im Berichtszeitraum mehrere Seminare im Rahmen des Unternehmermodells und der allgemeinen Weiterbildung entwickelt und konzipiert werden. Die sehr enge Mitwirkung des DVR im Rahmen der Vision Zero-Strategie der BG RCI verdeutlichte, wie eng Verkehrssicherheitsarbeit und Arbeits- und Gesundheitsschutz miteinander in Verbindung stehen. Durch die Mitarbeit des DVR in der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA), beim Zero Accident Forum (ZAF) und der Initiative Neue Qualität der Arbeit (INQA) wird das Thema Verkehrssicherheit in Aktionen von Bund, Ländern, Betrieben und Unfallversicherungsträgern integriert.

Risikoobservatorium und Verkehrssicherheit

Der DVR arbeitete im Rahmen des Risikoobservatoriums (RIBEO UV) der DGUV mit, um Trends, die sowohl Einfluss auf die Sicherheit und Gesundheit von Versicherten in Betrieben und Einrichtungen als auch auf die Sicherheit und Gesundheit im Verkehr haben können, frühzeitig zu erkennen und zielführende Präventionsangebote bereitzustellen. Der DVR unterstützt dabei das Institut für Arbeitssicherheit (IFA) bei der Recherche zu Entwicklungen im Bereich Verkehrs- und Wegesicherheit. In Absprache mit den Unfallversicherungsträgern werden die Erkenntnisse in Projekte und Maßnahmen einbezogen.

Aus- und Weiterbildung im betrieblichen Kontext

Die Umsetzung der vielfältigen Seminarangebote zur Unfallprävention konnten auch in diesem Berichtszeitraum erweitert werden. Das seit Jahrzehnten erfolgreiche Programm „Alles im Griff?“ erfreut sich weiter

großer Beliebtheit bei Unternehmen und Unfallversicherungsträgern. Hinzu kommen zahlreiche Seminarangebote für Multiplikatorinnen und Multiplikatoren im Bereich des Arbeits- und Gesundheitsschutzes.

Einen weiteren Schwerpunkt bildete die Erprobung einer strukturierten Supervision bestehender Seminarangebote, um für die Zukunft mit einheitlichen Bewertungskriterien die gewünschte Qualität der Maßnahmen sicherzustellen.

Im Institut für Arbeit und Gesundheit (IAG) der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung fand in Kooperation mit dem DVR die Ausbildung und Zertifizierung von Trainerinnen und Trainern bei der Feuerwehr und den Rettungsdiensten statt, damit Schulungen des Einsatzfahrtenprogramms auch an den vom DVR betriebenen Simulatoren durchgeführt werden können. Gleichzeitig wurde die Studie zu Einsatzfahrten unter Nutzung von Wegerechtssignalen vorangetrieben.

Verkehrssicherheitsmarketing

Seit 2014 wird das Marketing für die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit deutlich verstärkt und in einem neuen Projekt gebündelt. Die Dachmarke „Deine Wege“ steht nun für alle Aktivitäten im Bereich Unfallprävention – Wege und Dienstwege. Hierzu zählt nicht nur der Ausbau des Internetauftritts, sondern die Verbreitung vielfältiger Aktivitäten, die zur sicheren Mobilität im betrieblichen und öffentlichen Bereich beitragen. Die Zahl der durchgeführten Seminare, Trainings, Beratun-



gen sowie Aktionen in Betrieben und öffentlichen Einrichtungen wurde deutlich gesteigert. Die interaktive Ausstellungseinheit, bestehend aus einem Verkehrstisch und einer Multimediawand, wurde zahlreich in Unternehmen und Einrichtungen für Aktionstage genutzt. Mittels zwangloser Gespräche und der Möglichkeit der Online-Teilnahme an der Schwerpunktaktion „Emotionen im Straßenverkehr“ konnten intensive Auseinandersetzungen mit sicherem Verhalten initiiert werden. Auch der Rauschbrillen-Parcours, als zweites Element, wurde zahlreich eingesetzt. Die konzipierte Didaktik überzeugte und verdeutlicht die gefährlichen Auswirkungen von Beeinträchtigungen während der Verkehrsteilnahme. Hinzu gekommen sind sogenannte „Meinungswürfel“, die mittels provokanter Thesen und Aussagen sehr schnell Gruppen und Einzelpersonen zum diskutieren ermuntern.

Im Rahmen der Messe „Arbeitsschutz Aktuell“ in Stuttgart wurden alle Elemente der interaktiven Ausstellungseinheit, ergänzt um eine Virtual-Reality-Brille zum Radverkehr, auf einer Sonderfläche direkt neben dem Gemeinschaftsstand der Unfallversicherungsträger mit großem Erfolg eingesetzt.

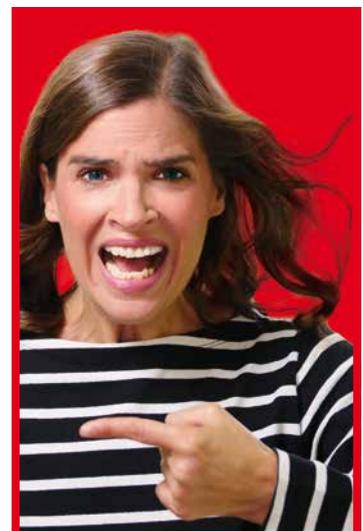
VDSI und DVR

Der Verband für Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz bei der Arbeit (VDSI) und der DVR haben erneut den gemeinsamen Wettbewerb „Unterwegs – aber sicher“ gestartet, um innovative Projekte, die nachhaltig zu weniger Wegeunfällen, Schul- und Dienstwegeunfällen sowie Unfällen im innerbetrieblichen Transport und Verkehr führen, gestartet.

Im Rahmen der „Arbeitsschutz Aktuell“ in Stuttgart waren der VDSI und DVR gemeinsam Veranstalter des Workshops „Verkehrssicherheit/Mobilität“ beim Fachkongress. Zentrale Themen waren die Mobilität der Zukunft, wirksame Prävention und Verantwortungsübernahme von standortbestimmenden Unternehmen. Im Rahmen einer übergreifenden VDSI-Arbeitsgruppe haben die Bayer AG, die Berliner Stadtreinigung (BSR), die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), 50Hertz, Stromnetz Berlin, VDSI und DVR den Film „Dieser Weg wird kein leichter sein“ produziert, der bis zum April 2019 nur firmenintern zu Präventionszwecken genutzt werden kann. Im Rahmen des Workshops wurden einzelne Szenen vorgestellt und diskutiert, wie zielführend derartige Zusammenschlüsse sein können. Der Öffentlichkeit wird der Film 2019 zugänglich gemacht.

Schwerpunktaktion

Mit der diesjährigen Schwerpunktaktion „Risiko-Check Emotionen im Straßenverkehr“ verfolgten Unfallkassen, Berufsgenossenschaften und der DVR den bereits erprobten medialen Ansatz, mittels eines Online-Gewinnspiels Beschäftigte selbst entscheiden zu lassen, wie sie in verschiedenen Situationen reagiert hätten. Im Unterschied zu den vorherigen Schwerpunktaktionen bildete eine Gesprächsrunde zwischen vier Protagonistinnen und Protagonisten über ihre Erfahrungen mit Emotionen im Straßenverkehr die Grundlage des Risiko-Checks. Entscheidend ist hier nicht die Emotion selbst, sondern die Stärke der Emotion. Die Diskussionsrunde wird dadurch unterstützt, dass die jeweiligen Erfahrungen der einzelnen Personen mit kurzen Videoclips veranschaulicht werden. Am Ende jeder Video-



sequenz werden die Nutzerinnen und Nutzer danach gefragt, wie sie sich verhalten würden, bevor sie am Gewinnspiel teilnehmen können.

Drei begleitende Printmedien informierten über Risiken bei der Verkehrsteilnahme zu Fuß, mit dem Fahrrad, Auto, Motorrad oder Kleintransporter. Im Rahmen der Schwerpunktaktion wurden auch komplette Foliensätze und didaktische Rahmenpläne zur Verfügung gestellt, damit in betrieblichen Sicherheitsveranstaltungen über Risiken und deren Minimierung informiert werden konnte. Der begleitende Internetauftritt beinhaltet vielfältige Hintergrundinformationen zu Emotionen und stellt Seminar-materialien zum Download bereit.

Jugendaktion

Die Gewinner und Gewinnerinnen des Wettbewerbs der Jugendaktion des Jahres 2017 „Weather to go“ wurden Mitte 2018 ausgezeichnet. Dabei haben die Teilnehmenden eindrucksvoll gezeigt, wie kreativ junge Menschen sein können. Gewonnen haben Schülerinnen und Schüler der Sekundarschule „Friedensschule“ Dessau, der Berufsschule zur sonderpädagogischen Förderung Weidenburg und der Staatlichen Fachakademie für Landwirtschaft, Fachrichtung Ernährungs- und Versorgungsmanagement Weidenbach.

Die aktuelle Jugendaktion „Moods“ greift das Thema Emotionen im Straßenverkehr in einer außergewöhnlichen Art und Weise auf, um Schülerinnen und Schüler hinsichtlich der Risiken im Straßenverkehr „wachzurütteln“. Die Materialien wurden wieder Schulen mit der Sekundarstufe I und der Sekundarstufe II zur Verfügung gestellt. Materialien für Lehrende und Hintergrundinformation unterstützten die Unterrichtsgestaltung, um das Thema Emotionen und den Einfluss auf die Verkehrssicherheit im Rahmen des Unterrichts zu thematisieren. Der damit verbundene Wettbewerb für Schulen beinhaltet die Erstellung von Werbeplakaten oder Online-Bannern sowie YouTube-Clips. Der begleitende Facebook-Auftritt kommuniziert Emotionen in einer jugendgerechten Art und Weise und sorgt für Aktivität.

Verleihung des DVR-Förderpreises 2018

Der Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ des DVR für junge Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler wurde am 25. Mai 2018 in Berlin vergeben. Die Auszeichnung umfasst drei Preise und ist mit insgesamt 7.500 Euro dotiert.

Der erste Preis ging an Marc-Philipp Waschke (Universität Potsdam), dessen Masterarbeit von der Organisation der Verkehrssicherheit in Deutschland handelt. Am Beispiel der drei Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg arbeitete er in seiner Masterarbeit die Auswirkungen des Organisationsgrades auf das Unfallgeschehen heraus. Laut Jury besteht der besondere Wert der Abschlussarbeit im Praxisbezug. Waschke entwickelte Standards, wie die Verkehrssicherheit in den verschiedenen Ländern effektiver organisiert werden könne, nämlich durch „feste Zuständigkeiten und Federführung, feste Verantwortungsbereiche, ausreichend Fachpersonal, ausreichende und planbare Mittel, die Einbindung von Verbänden und privaten Akteuren, Wissensnutzung und Monitoring“. Notwendig seien eine langfristige Strategie, mittelfristige Ziele sowie ein umfassendes Aktionsprogramm und detaillierte Maßnahmen. All dies könne dann dazu führen, die Unfallzahlen langfristig zu verringern. Die Jury lobt, dass diese Kriterien auf alle 16 Bundesländer übertragbar seien. „Die Arbeit sollte Pflichtlektüre für die Verantwortlichen im Bereich der Verkehrssicherheit und Verkehrssicherheitsarbeit sein“, urteilt sie in ihrem Fazit.

Den zweiten Preis erhielt Christian Niebrügge (Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW). Er untersuchte, wie sich Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Ortschaften auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Die Arbeit, die vorwiegend auf einschlägiger Literatur beruht, kommt zu dem Schluss, dass Tempo 30 nicht nur Anhaltewege verkürzt, sondern vor allem Unfälle unter Tempo 30 weniger schwer sind und sich Unfälle in Tempo-30-Bereichen seltener ereignen.

Wer Gefahren im Straßenverkehr schneller erkennt, hat ein geringeres Unfallrisiko. Auf diese Annahme stützt sich Christiane Glogers Diplomarbeit (TU Dresden). Die dritte Preisträgerin geht davon aus, dass Fahranfänger und Fahranfängerinnen seltener Gefahren erkennen als Fahrprofis und untersuchte diese Hypothese mit ausgewählten Probanden im Fahrsimulator. Das Ergebnis: Gefahrenkognitionstests könnten bei der Fahrausbildung und der -prüfung hilfreich sein.

Die Jury für den Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ setzte sich aus Professor Dr. Rüdiger Trimpop von der Friedrich-Schiller-Universität Jena, Dr. Torsten Kunz, Präventionsleiter der Unfallkasse Hessen, und Jochen Lau, Dipl.-Pädagoge, zusammen.

Mensch

Sicher in meiner Region – Regio Protect UVT

„Sicher in meiner Region – Regio Protect UVT“ verfolgt das Ziel, das besonders hohe Unfallrisiko von jungen Beschäftigten auf ihren täglichen Arbeitswegen abzusenken. Regionale Nähe und die Verbindung von offline- und online-basiertem Lernen sorgen dafür, dass die jungen Menschen ihre Kompetenzen im Bereich der Blickführung und entsprechender Beobachtungsstrategien ausbauen. Dadurch erkennen sie Gefährdungen frühzeitig und können Risiken vermeiden.

Auf der Basis von polizeilich erfassten Unfalldaten in den jeweiligen Projektregionen werden Strecken ausgewählt, auf denen Personen im Alter von 16 bis 29 Jahren vermehrt verunfallen. Die in einer bestimmten Region identifizierten Unfallschwerpunkte werden per Video aufgenommen, virtuell aufbereitet und anschließend auf der Webseite www.sicher-in-meiner-region.de zur Verfügung gestellt. „Sicher in meiner Region“ sorgt durch die bekannten, örtlichen Strecken dafür, dass sich die jungen Menschen angesprochen und betroffen fühlen. Daher bietet das Programm ein hohes emotionales Identifikationspotenzial für die jungen Beschäftigten. Sie sind so besonders aktiv und aufmerksam bei den drei Projektphasen dabei.

In zwei Präsenzseminaren werden die jungen Beschäftigten durch professionelle Trainerinnen und Trainer des DVR für die spezifischen Gefährdungen der ihnen bekannten Wege sensibilisiert. In der zwischenzeitlichen Selbstlernphase erarbeiten sie mithilfe des webbasierten Präventionstools selbst mögliche Gefährdungen auf diesen Wegen.

Im Rahmen der Pilotierung des Projektes wurde das Seminarkonzept inklusive der Selbstlernphase von Oktober bis Dezember 2017 in Bayern (Wacker Chemie AG in Burghausen und Linde AG in Trostberg) sowie von Oktober bis Dezember 2018 (Wacker Chemie AG in Burghausen) durchgeführt und begleitend evaluiert.

Erste Seminarphase: Streckenanalyse

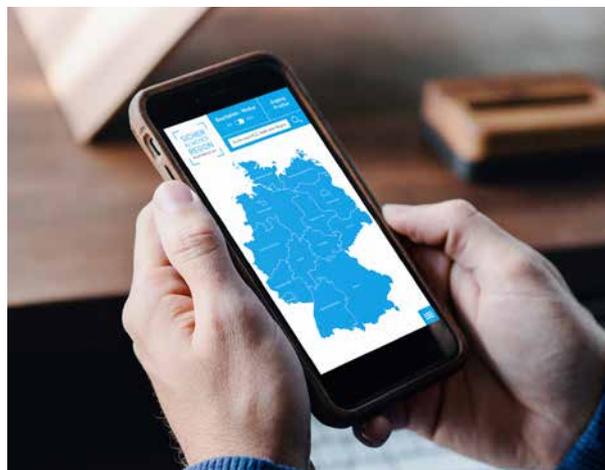
Grundlage des ersten Präsenzseminars sind die alltäglichen Fahrerfahrungen der jungen Menschen. Gemeinsam werden in der Gruppe zentrale Fragestellungen bearbeitet und so das bereits vorhandene Wissen wert-

schätzend in das Seminarkonzept eingebunden: Welche Strecken in der Umgebung oder auf meinen täglichen Wegen sind mir bekannt, weil dort häufig Unfälle geschehen? Was sind mögliche Ursachen für die Unfälle, die dort geschehen?

Danach werden die genannten Strecken mithilfe der Webseite betrachtet: Wie sind die baulichen Gegebenheiten? Wie haben sich eine unfallverursachende Person und/oder weitere Beteiligte hier wohl verhalten? Hätte ein Unfall hier durch umsichtiges und vorausschauendes Verhalten anderer vielleicht verhindert werden können? Als Arbeitsauftrag für die Selbstlernphase sollen die jungen Erwachsenen so viele Strecken wie möglich mithilfe des Präventionstools www.sicher-in-meiner-region.de bearbeiten. In Vorbereitung darauf werden einige der tatsächlich statistisch ermittelten Gefahrenstrecken der Region bereits gemeinsam im Seminar betrachtet.

Inhalte vertiefen mit dem webbasierten Präventionstool

Während der etwa vierwöchigen Selbstlernphase haben die Teilnehmenden Zeit, die auf der Webseite zur Verfügung stehenden Unfallstrecken der Region eigenständig zu bearbeiten. Sowohl die Wacker Chemie AG als auch die Linde AG haben im Rahmen der Pilotierung des Projekts ihre teilnehmenden Auszubildenden dafür zeitweise freigestellt. Die Webseite wurde entwickelt, um ein Präventionstool anzubieten, das dem fachlichen und pädagogischen Qualitätsanspruch der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit in Bezug auf Blickführungs- und



Beobachtungsstrategien entspricht. Gleichzeitig muss sich das Online-Werkzeug gut in das Seminarskonzept einfügen und als Selbstlernplattform selbsterklärend funktionieren. Mit Blick auf das Mediennutzungsverhalten junger Menschen ist die Seite für die mobile Nutzung optimiert und orientiert sich im reduzierten Layout an in der Zielgruppe etablierten Webangeboten.¹

Zweite Seminarphase: Reflexion

Im Rahmen des zweiten Präsenzseminars hilft der Trainer oder die Trainerin bei der Reflexion und Auswertung der von den Teilnehmenden bearbeiteten Gefahrenstrecken: Welche Gemeinsamkeiten weisen diese auf? Welche Unfallursachen begegnen uns immer wieder? Wie könnten wir dazu beitragen, dass weniger Unfälle in der Region geschehen? Dabei wird hervorgehoben: Bauliche Gegebenheiten oder das Verhalten anderer können wir nicht beeinflussen. Unser eigenes Verhalten jedoch können wir gezielt und vorausschauend ändern.

Ganz offen wird im Seminar darüber diskutiert, warum wider besseres Wissen dennoch häufig Risiken eingegangen werden. Ziel ist, dass alle Teilnehmenden verstehen, welche Anreize dazu führen, sich risikoreich zu verhalten. In der Gruppe werden schließlich mögliche Lösungen erarbeitet, welche Verhaltensweisen dabei helfen können, Risiken zu minimieren oder gar zu vermeiden. Die jungen Beschäftigten werden dazu motiviert, selbst aktiv zu werden und die Situation auf ihren Arbeits- und Dienstwegen individuell und bewusst sicherer zu gestalten.

Die Ergebnisse der Evaluation in Bayern

Das subjektive Feedback der Seminarteilnehmenden war ausgesprochen positiv, besonders hervorgehoben wurden dabei der regionale Bezug des Projektes, die interessante Vermittlung relevanter Inhalte sowie die positive Arbeitsatmosphäre und Gruppenarbeit in den Seminaren.

Die Seminare – vermittelt über die Trainerin/den Trainer – wurden als Wirkungsträger der Intervention identifiziert. Vor allem für die Bereiche Regelkenntnis, Abstand und Geschwindigkeit haben sich das Problembewusstsein und die Risikoeinschätzung der Teilnehmenden im Vorher-Nachher-Vergleich deutlich verändert. Zusätzlich ließen sich Einstellungsänderungen bei Fragen zum Geschwindigkeitsverhalten feststellen. Diese waren für die Gruppe der jungen Menschen, die zuvor hoch risikoreiche Einstellungen hatten, signifikant. Gleichzeitig

zeigte sich in den Simulatorfahrten eine Verhaltensanpassung hinsichtlich des Einhaltens von Regeln und Geschwindigkeiten sowie zum vorausschauenden Fahren/Gefahrenantizipation. Darüber hinaus konnte durch die inhaltlichen Schwerpunkte ein Wissenszuwachs bei den jungen Menschen erzielt werden, der für den Wissensbereich Kreuzungen/Abbiegen signifikant ist. Die jungen Teilnehmenden haben zudem im Anschluss an die Programmteilnahme eine signifikant bessere Methoden- und Sozialkompetenz.

Über alle Evaluationsinstrumente hinweg zeigten sich konsistente Ergebnisse für das Thema Geschwindigkeit/Regeln:

Verändertes Problembewusstsein + Wissenszuwachs
+ Kompetenzzuwachs
= Einstellungsveränderung + Verhaltensanpassung

„Sicher in meiner Region“ wurde 2016 als Gemeinschaftsprojekt der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG Bau), der Berufsgenossenschaft Energie Textil Elektro Medienerzeugnisse (BG ETEM), der Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGHW), der Berufsgenossenschaft Holz und Metall (BGHM), der Berufsgenossenschaft Rohstoffe und Chemische Industrie (BG RCI), der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr), der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und des DVR in Kooperation mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, der IPV GmbH und der TÜV | DEKRA arge tp 21 gestartet. Das Projekt wird von der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (BVF) unterstützt. Durch „Sicher in meiner Region“ soll ein wesentlicher Beitrag geleistet werden, das Leben junger Menschen zu schützen sowie ihre Mobilität sicher zu gestalten.

Im Jahr 2018 wurden die Videoaufnahmen für alle weiteren Projektregionen abgeschlossen. Bei der Videoaufnahme der Gefahrenstrecken wurde auf eine 360-Grad-Technik umgestellt. Im Jahr 2019 sollen die Real-Videos und animierten Videos für die weiteren Pilot-Projektregionen Kassel, Aurich/Oldenburg, Mannheim/Ludwigshafen und Teile von Nordrhein-Westfalen fertiggestellt werden.

Da sich das Präventionsangebot als sehr erfolgreich herausgestellt hat und stark nachgefragt wird, wird angestrebt, es künftig flächendeckend zur Verfügung zu stellen.

¹ Die tägliche Nutzungsdauer des Internets bei den 14- bis 29-Jährigen betrug 2017 vier Stunden und 34 Minuten. 63 Prozent dieser täglichen Internetautzung geschehen dabei „von unterwegs“ aus. (Projektgruppe ARD/ZDF-Multimedia, ARD/ZDF Onlinestudie – Kern-Ergebnisse, http://www.ard-zdf-onlinestudie.de/files/2017/Artikel/Kern-Ergebnisse_ARDZDF-Online-studie_2017.pdf, 03.04.2018)

Mensch

GUROM – Mobilität sicher gestalten

Das Projekt „GUROM – Mobilität sicher gestalten“ wurde auch im Jahr 2018 unter Leitung des DVR fortgeführt. GUROM ist ein Instrument zur ganzheitlichen Analyse von Gefährdungsfaktoren bei der berufsbedingten sowie der persönlichen Verkehrsteilnahme.

Das Online-Tool www.gurom.de unterstützt Unternehmen dabei, ihrer Verpflichtung zur Gefährdungsbeurteilung nachzukommen. Es werden direkte und indirekte Gefährdungen auf den zurückgelegten beruflichen Wegen und Fahrten erfasst. Für die gefundenen Gefährdungen werden passgenaue Maßnahmen abgeleitet, um Unfälle zu verhindern. Darüber hinaus ist das Tool auch von Privatpersonen und für Schulwege nutzbar.

Die Zusammenarbeit mit der österreichischen Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt (AUVA), die als Kooperationspartner GUROM in Österreich anbietet, wurde auch 2018 erfolgreich fortgesetzt.

Außerdem wurde die Datenbank für empfohlene Maßnahmen vom Projektpartner, dem Lehrstuhl für Arbeits-, Betriebs- und Organisationspsychologie der Friedrich-Schiller-Universität Jena, grundlegend aktualisiert und alle Maßnahmen erneut individuell geprüft.



Mensch

Sichere Mobilität für zugewanderte Menschen

German Road Safety & GRS Kids

Das Jahr 2018 wurde intensiv genutzt, um das Projekt „German Road Safety“ weiter auszubauen und neue Aspekte aufzunehmen. Der DVR bietet mit diesem Projekt geflüchteten und zugewanderten Menschen eine erste Orientierung im deutschen Straßenverkehr. Viele Verkehrsregeln in Deutschland sind für ankommende Menschen neu und meist sehr verwirrend. Bestimmte Situationen im Straßenverkehr gestalten sich anders als im Herkunftsland. Die Webseite und die kostenlose App in bisher elf Sprachen unterstützen Erwachsene und Kinder bei der Bewältigung ihrer Wege, ob zur Arbeit, Schule oder in den Kindergarten. Dem DVR, den Unfallkassen und Berufsgenossenschaften ist viel daran gelegen, dass die Wege unfallfrei und sicher bestritten werden können.

Die Webseite wurde bearbeitet und nutzerfreundlicher gestaltet. Die Möglichkeit, sie in Englisch zu nutzen, wurde hinzugefügt. Die App wurde ebenfalls umstrukturiert und um die Sprachen Türkisch und Polnisch erweitert. Weitere Sprachen befinden sich in der Planung. Das Quiz und das Kinderquiz wurden um weitere Fragen ergänzt. Dabei sollen die Nutzerinnen und Nutzer animiert werden mitzuspielen und das Gelernte zu vertiefen.

Zusätzlich wurde weiter am Ausbau der Facebook-Seite gearbeitet. Regelmäßige wöchentliche Posts zum Thema Verkehrssicherheit wurden ausgearbeitet und sorgten für vielfältige Informationen und für verstärkte Interaktion in den sozialen Medien. Dies dient auch dazu, dass die neu gelernten Regeln der Straßenverkehrsordnung (StVO) in eine Routine überführt werden. Um noch mehr

Interaktivität sicher zu stellen, sind die Grundlagen für eine Verzahnung des Facebook-Auftritts und der Webseite geschaffen worden.

Die Broschüren „Unterwegs in Deutschland – worauf muss ich achten?“ und „Fahrrad fahren in Deutschland – Die wichtigsten Grundregeln“ können weiterhin kostenlos über die Webseite bestellt werden und finden großen Zuspruch.

In Zusammenarbeit mit dem Landessportbund Niedersachsen wurden 2018 in drei Seminaren Trainerinnen und Trainer für Fahrradseminare mit geflüchteten und zugewanderten Menschen ausgebildet. Auch 2019 werden weitere Ausbildungsseminare angeboten. Hier unterstützt der Leitfaden „Fahrradsicherheit für Geflüchtete und Zugewanderte“.

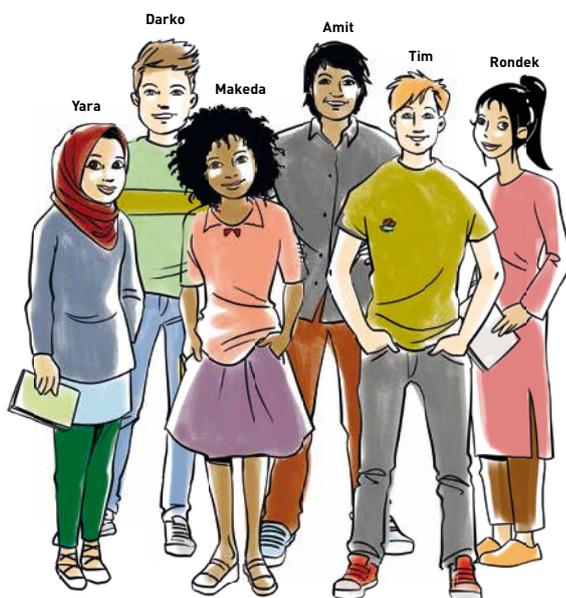
Gespräche über mögliche Kooperationen mit dem Landessportbund (LSB) Berlin wurden aufgenommen, um 2019 entsprechende Angebote bereitstellen zu können.

Unter anderem wurde daran gearbeitet, z.B. über Werbung bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) und anderen großen Firmen, den Bekanntheitsgrad des Projekts zu erhöhen.

Der Ausbau und die Kontaktaufnahme mit Hochschulen sollen bereits zum Sommersemester 2019 realisiert sein, um die wichtige Zielgruppe der ausländischen Studierenden zu erreichen.

Die Arbeiten am Projekt „German Road Safety Kids“ konnten abgeschlossen werden. In drei Workshops wurde mit Vertretern und Vertreterinnen von Unfallkassen, Berufsgenossenschaften und Lehrerinnen und Lehrern von sogenannten Willkommensklassen Material ausgearbeitet, damit Lehrkräfte mit Kindern in der Primarstufe und Sekundarstufe I Verkehrsregeln im Unterricht besprechen können. Hierfür wurden zwei Gruppen von Protagonistinnen und Protagonisten konzipiert, die die Schülerinnen und Schüler der jeweiligen Altersstufen mittels Storytelling und hohem Wiedererkennungswert durch den Straßenverkehr führen und sicheres Verhalten vormachen. Das vorhandene Material besteht aus Erklärvideos und dazugehörigen Arbeitsblättern. In den Videos beschreiben die jungen Leute der jeweiligen Altersstufen ihren Weg zur Schule und von der Schule in den Park. Typische Alltagssituationen werden gezeigt, die Kindern mit geringen Deutschkenntnissen die wichtigsten Grundlagen sicheren Verhaltens im Verkehr vermitteln sollen. Mit den Arbeitsblättern können die Schülerinnen und Schüler dann das Gesehene vertiefen, Fragen erörtern und somit das Wissen festigen. Zusätzlich gibt es Handreichungen für die Lehrenden, die darin erprobte Tipps und Tricks finden. Der große Roll-Out erfolgte auf der Didacta 2019 in Köln.

Die weiteren Planungen sehen eine Anpassung der Materialien zur Verwendung in Regelklassen vor. Dazu gehört auch die Entwicklung geeigneter Materialien, die es erlauben, die Thematik spielerisch in den Unterricht zu integrieren.





Mensch

Kind und Verkehr

Kinder müssen sich heute in einer Welt zurechtfinden, die ihnen immer weniger Raum zum Spielen und zum unbeschwertem Austoben gewährt. Im Straßenverkehr werden sie mit Anforderungen konfrontiert, denen sie nicht gewachsen sind. Das Programm „Kind und Verkehr“ wendet sich daher vor allem an die Erwachsenen, denn es liegt überwiegend in ihrer Hand als Eltern, als Auto Fahrende und als Vorbilder, Kinder im Straßenverkehr vor Schaden zu bewahren.

Um neben den Eltern auch die Kinder für Themen der Verkehrssicherheit zu begeistern, werden zusätzlich Projekte zur Verkehrssicherheit angeboten, die von den Moderatorinnen und Moderatoren unter Leitung der Einrichtung gemeinsam mit den Kindern durchgeführt werden. Mit dem Projekthandbuch „Kind und Verkehr“ steht dazu ein bewährtes Medium zur Verfügung.

Das Programm „Kind und Verkehr“ wurde im Jahr 2018 evaluiert. Zur Umsetzung der Optimierungsvorschläge ist eine Steuerungsgruppe unter Leitung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) gebildet worden. Diese

hat im November 2018 zum ersten Mal getagt; für 2019 sind mindestens drei weitere Sitzungen vorgesehen. Als zentrales Ergebnis der Evaluation wird dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) empfohlen, das Programm weiterhin zu fördern. Die Anspracheform Elternveranstaltungen und deren Inhalte werden sehr positiv bewertet. Als wesentliche Maßnahme zur Optimierung definiert der Evaluationsbericht eine verbesserte Ansprache von sozialen Randgruppen, um deren Erreichungsgrad zu erhöhen. Darüber hinaus sollen die Moderatorinnen und Moderatoren kontinuierlich in die weitere Programmentwicklung eingebunden werden, da sie über wesentliche Kompetenzen und Erfahrungen in der Programmumsetzung vor Ort verfügen.

Die Zahl an durchgeführten Elternveranstaltungen ist im Jahr 2018 gegenüber dem Vorjahr um ca. 30 zurückgegangen. Dagegen hat sich die Anzahl durchgeführter Projekte weiterhin positiv entwickelt. Von den Moderatorinnen und Moderatoren wurden über 1.100 Projekte durchgeführt; das entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um ca. 80 Projekte.



Im Jahr 2018 haben weitere 30 Moderatorinnen und Moderatoren an einem Seminar teilgenommen, das sie zur Umsetzung dieser direkten Projektarbeit mit Kindern berechtigt. Etwa 20 Moderatorinnen und Moderatoren wurden neu ausgebildet und auf ihre Tätigkeit im Programm „Kind und Verkehr“ vorbereitet.

Ein zentraler Schwerpunkt der Aktivitäten zur Verkehrssicherheit von Kindern ist das Thema „Sicherung im Pkw“. Gemeinsam mit dem Verein „Mehr Zeit für Kinder“ beteiligte sich der DVR im Jahr 2018 bundesweit an fünf Verbrauchermessen. Dort wurden interessierte Besucherinnen und Besucher zur sicheren Beförderung von Kindern im Pkw beraten. Die Infostände wurden von knapp 85.000 Personen besucht. Seit 2013 gelten mit der ECE 44 und der ECE 129 zwei Kindersitz-Normen parallel. Die richtige Sicherung von Kindern im Pkw und vor allem die Auswahl des richtigen Kinderrückhaltesystems ist dadurch komplizierter geworden. Der daraus resultierende erhöhte Beratungsbedarf ist bei den Messeaktivitäten deutlich spürbar.

In Kooperation mit dem Deutschen Rollstuhl-Sportverband e.V. haben im Berichtsjahr zwei Handbike-Sicherheitstrainings zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen mit Behinderungen stattgefunden, in Büsum und in München. Handbikes sind

Rollstühle mit einer fahrradähnlichen Antriebseinheit als Vorspann. Diese Veranstaltungen erfreuen sich bei der Zielgruppe großer Beliebtheit. Die finanzielle Förderung dieser Maßnahme trägt dazu bei, den betroffenen Familien eine Teilnahme trotz des damit verbundenen organisatorischen und vor allem finanziellen Aufwands möglich zu machen.

Die Internetseite www.schulbusprojekte.de bietet Hintergrundinformationen für Schulen, Eltern und Verkehrsbetriebe an. Sie stellt zahlreiche Maßnahmen und Aktionen zur sicheren Beförderung von Kindern vor. Die Internetseite wird nach wie vor sehr häufig genutzt und soll weiterhin zur Verfügung stehen.

Auch im Jahr 2018 hat der DVR die regelmäßigen Zusammentreffen der aktiven Kinderunfallkommissionen unterstützt, die gemeinsam mit der BAST, der Unfallkasse Nordrhein-Westfalen und der Koordinierungsstelle „Sichere Städte und Gemeinden NRW“ beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg vorbereitet und durchgeführt werden. Kinderunfallkommissionen leisten einen wichtigen Beitrag dazu, das kommunale und regionale Unfallgeschehen mit Beteiligung von Kindern positiv zu beeinflussen.

Mensch

Ältere Menschen im Straßenverkehr



Ältere Menschen sind heute aufgrund der Änderung ihres Lebensstils und besserer Gesundheit wesentlich aktiver und mobiler als noch vor einigen Jahren. Durch die zunehmende Alterung der Bevölkerung wird das Thema Mobilität älterer Menschen noch weiter an Bedeutung gewinnen. Verstärkt wird diese Entwicklung dadurch, dass derzeit die ersten Generationen alt werden, die ihr Leben lang Auto gefahren sind und den eigenen Pkw auch im Alter nicht missen möchten. Aber nicht nur das Auto, auch das Fahrrad und insbesondere das Pedelec, gewinnen zunehmend an Bedeutung als Verkehrsmittel für ältere Menschen. Denn Mobilität ist auch für diese Generation Voraussetzung für eine soziale und gesellschaftliche Teilhabe. In Form von Reisen oder Ausflügen, mit dem Auto, dem ÖPNV, zu Fuß oder mit dem Rad ist die individuelle Mobilität mit dem Ende der Berufstätigkeit durchaus auch Selbstzweck und wesentlicher Bestandteil der Lebensqualität in diesem Lebensabschnitt. Mit dem Programm „sicher mobil“ setzen der DVR und die beteiligten Umsetzer (ACE, ADAC, ARCD, BVF, DVW und VCD) alles daran, dass die zunehmend alternde Gesellschaft möglichst lange und möglichst sicher mobil bleibt, egal wie sie sich im Straßenverkehr fortbewegt.

Ältere Menschen mit dem Pkw unterwegs

In den vergangenen 20 Jahren stieg der Anteil der über 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung von etwa 15 Prozent auf über 21 Prozent an. Zwar waren Seniorinnen und Senioren im Jahr 2017 nur an etwa 13 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden beteiligt, gleichwohl lag ihr Anteil an den Todesopfern mit ca. 31 Prozent wesentlich höher. Von den 994 tödlich verunglückten Seniorin-

nen und Senioren starben knapp 40 Prozent als Pkw-In-sassen.

Ältere Menschen zu Fuß, mit dem Rad oder Pedelec unterwegs

Insbesondere bei den ungeschützten tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmenden haben die über 65-Jährigen einen überproportionalen Anteil. So waren knapp 54 Prozent der tödlich verunglückten Rad Fahrenden und zu Fuß Gehenden im Jahr 2017 mindestens 65 Jahre alt. „Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“ ist die häufigste Unfallursache bei älteren Menschen, die zu Fuß unterwegs sind. Bei den älteren Rad Fahrenden ist es häufig die „falsche Straßenbenutzung“, die zu schweren Unfällen mit Personenschaden führt. Da die körperliche Widerstands- und Regenerationsfähigkeit mit dem Alter sinkt, tragen ältere Menschen ein höheres Risiko, bei einem Unfall tödlich verletzt zu werden. Dem positiven Rad- und Pedelec-Trend stehen hohe Unfallzahlen gegenüber. 2017 war etwa jeder fünfte tödlich Verunglückte unter den über 65-Jährigen mit dem Rad unterwegs. Besonders Pedelecs erfreuen sich unter den Seniorinnen und Senioren großer Beliebtheit. Dies spiegelt sich auch in der Unfallstatistik wider, denn bei den tödlich verunglückten Pedelec Fahrenden handelt es sich überwiegend um ältere Verkehrsteilnehmende.

Das Programm „sicher mobil“

Schwerpunkt der DVR-Aktivitäten für die ältere Zielgruppe ist das mit Bundesmitteln finanzierte Programm „sicher mobil“. Bundesweit bieten ca. 350 aktive ausgebildete Moderatorinnen und Moderatoren „sicher mobil“-Veranstaltungen in Form von Gesprächskreisen und Praxisbausteinen an. Das jeweilige Thema orientiert sich an den Interessen der teilnehmenden Gruppe und wird im Vorfeld mit der Moderatorin bzw. dem Moderator besprochen. Das Programm ist modular für die verschiedenen Verkehrsteilnahmearten ausgerichtet, egal, ob ältere Menschen zu Fuß, mit dem Rollator, dem Fahrrad, dem Pkw oder dem ÖPNV unterwegs sind.

Im Jahr 2018 konnten in knapp 5.500 „sicher mobil“-Veranstaltungen mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern individuelle Strategien für einen sicheren Umgang mit den Anforderungen moderner Mobilität erarbeitet und

diskutiert werden. Ziel einer „sicher mobil“-Veranstaltung ist es, die Teilnehmenden dazu zu bewegen, ihr eigenes Verkehrsverhalten kritisch zu überdenken, um so gegebenenfalls zur Einsicht einer notwendigen Veränderung des eigenen Verkehrsverhaltens zu gelangen.

Aufgrund der Evaluationsergebnisse aus dem Jahr 2017 wurde 2018 die Erarbeitung eines neuen Ausbildungshandbuchs für künftige Moderierende in Auftrag gegeben. Ausbildungsseminare fanden vor diesem Hintergrund im Jahr 2018 nicht statt.

Fortbildungen

Ein Schwerpunkt lag hingegen auf der Fortbildung aktiver Moderierender. Es wurden zwei Fortbildungen im grundlegend überarbeiteten Praxisbaustein „Mit dem Fahrrad oder dem Pedelec unterwegs“, eine Fortbildung im Praxisbaustein „Zu Fuß unterwegs“ sowie eine „Fortbildung 2“ mit insgesamt 33 Teilnehmenden durchgeführt.

Ziel der Fortbildungen in den Praxisbausteinen ist es, die theoretische Auseinandersetzung mit sicheren Verhaltensstrategien durch praktische Elemente und Einheiten zu ergänzen. Die Möglichkeit des „Ausprobierens“ in der Verkehrswirklichkeit soll dazu beitragen, dass die Veranstaltungsteilnehmerinnen und -teilnehmer Gefahren und Risiken im Straßenverkehr besser erkennen und einschätzen können. Mit der erfolgreich absolvierten Fortbildung in den Praxisbausteinen haben die Moderierenden die Möglichkeit, ihr Veranstaltungsangebot zu erweitern und neue Teilnehmergruppen zu erschließen. Im Rahmen der „Fortbildung 2“ stand das Thema „Miteinander/Perspektivwechsel“ im Fokus. Die Moderatorinnen und Moderatoren sollen nach dem Seminar in der Lage sein, u.a. Wissen und Einsicht in die entsprechenden StVO-Regeln zu vermitteln und den Teilnehmenden konkrete, einfach handhabbare und verständliche Strategien für ein besseres Miteinander im Straßenverkehr an die Hand zu geben, die geeignet sind, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Risikoverhalten zu vermeiden.

Erstmals seit vielen Jahren wurden drei Erfahrungsaustauschseminare für „sicher mobil“-Moderierende angeboten und mit insgesamt 31 Teilnehmenden durchgeführt. Die Anregung zur erneuten Aufnahme eines solchen Fortbildungsangebots ging auf die Evaluationsergebnisse von Prof. Georg Rudinger im Jahr 2017 zurück. Aktive Moderierende hatten hier die Gelegenheit zum Austausch mit den Kolleginnen und Kollegen.

Mit dem Fortbildungsseminar „Sichere Mobilität für die Generation 65+“ wurde ein neues Format für Seniorenbeiräte erprobt. In vier Veranstaltungen in Frankfurt/Main, Jena, Mainz und Koblenz wurde im Rahmen einer ganztägigen Veranstaltung über das Thema „Verkehrssicherheit für ältere Menschen“ informiert. Ein wesentliches Ziel der Veranstaltungen war es, die teilnehmenden Seniorenbeiräte als Multiplikatoren für das Zielgruppenprogramm „sicher mobil“ zu gewinnen. Die hohen Teilnehmerzahlen bestätigten die Relevanz des Themas und zeigten eine hohe Nachfrage für eine aktive Verkehrssicherheitsarbeit mit der „Generation 65+“ beim Teilnehmerkreis auf.

Medien und Kommunikation

Um eine bessere Auffindbarkeit der „sicher mobil“-Moderatorinnen und -Moderatoren für am Programm interessierte Personen zu ermöglichen, wurde auf der Webseite des DVR eine „Moderatorenlandkarte“ mit der Möglichkeit zur individuellen Kontaktaufnahme eingerichtet.

Darüber hinaus wurde mit der Einrichtung eines Intranets für die Moderierenden die Möglichkeit geschaffen, Schulungsmaterialien, Informationsbroschüren und aufbereitete statistische Unfalldaten schnell und unkompliziert digital herunterzuladen. Zusätzlich bietet ein Forum die Möglichkeit des direkten Austauschs der Moderierenden untereinander.

Messen

Im Mai 2018 präsentierte der DVR das Programm „sicher mobil“ auf dem Deutschen Seniorentag in Dortmund. Auf der nur alle zwei Jahre stattfindenden Messe drehte sich drei Tage lang alles um das aktive Leben der Generation 65plus. Informationen und Angebote zum Programm „sicher mobil“ stießen auf reges Interesse des Messepublikums. Darüber hinaus war der DVR mit dem Zielgruppenprogramm auf drei Verbrauchermessen in Hof, Hannover und Nürnberg vertreten.

Pkw-Sicherheitstraining „sicher mobil“

Im April und im Mai 2018 nahmen insgesamt 31 nach DVR-Richtlinien ausgebildete Pkw-Trainer und -Trainerinnen an der speziellen Fortbildung „Pkw-Sicherheitstraining – Ältere Menschen“ teil. Dieses Sicherheitstraining stellt die spezifischen Probleme älterer Fahrerinnen und Fahrer in den Vordergrund und lässt die Teilnehmenden erkennen, welche Einschränkungen und individuellen Kompensationsmöglichkeiten es gibt.

Junge Fahrer und Fahrerinnen



„Mach deinen Früher-schein“ – Kampagne zur Erhöhung der Teilnahmezahlen und Qualität im Begleiteten Fahren ab 17 (BF17)

Mit der BF17-Kampagne „Mach deinen Früher-schein“ informiert und motiviert der DVR seit 2015 Jugendliche zu einem frühen und intensiven Begleiteten Fahren ab 17. Die Kampagne wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) gefördert und durch ein großes Partnernetzwerk aus der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF), der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST), DEKRA und den TÜV Rheinland, Nord, Süd, Hessen und Hanse unterstützt. Das Institut für empirische Sozialforschung der Universität Erlangen-Nürnberg berät die Kampagne wissenschaftlich.

Im Zentrum der Kampagne steht die möglichst vollständige Ausnutzung der maximalen Begleitzeit von einem Jahr durch die Jugendlichen, denn je länger sie begleitet fahren, desto sicherer fahren sie später allein. Die Kampagne motiviert die Jugendlichen dazu, sich möglichst früh mit der Frage des Einstiegs in die eigene Automobilität zu beschäftigen und gibt vielfältige Hilfestellungen für alle Phasen des BF17 – von der Anmeldung mit 16,5 Jahren bis zur bestmöglichen Gestaltung der konkreten Begleitfahrten.

Um Jugendliche, aber auch Eltern und andere potenzielle Begleitpersonen zu erreichen, ist die Kampagne crossmedial auf einer Vielzahl von Kanälen mit Videos bekannter YouTuber, animierten Tutorials, Pressearbeit und einer kontinuierlichen Social-Media-Arbeit vertreten.

Auf Facebook konnte die Fanbasis 2018 auf inzwischen über 13.000 Follower ausgebaut werden, insgesamt wurden mit über 100 jugendgerecht aufgemachten Posts mit knackigen Informationen, witzigen Memes und motivierenden Anregungen mehr als 6,3 Millionen Menschen erreicht.

Seit November 2018 ist die Kampagne auch mit einem eigenen Kanal auf dem Netzwerk Instagram aktiv, das vor allem von jüngeren Jugendlichen enorm wachsenden Zuspruch erfährt. Mit witzigen und vor allem auf Interaktion und Bezugnahme durch die Jugendlichen ausgerichteten Inhalten im typischen „Insta-Look“ konnten bereits in den ersten zwei Monaten mehr als 6,5 Millionen Jugendliche erreicht werden. Ebenso wie bei Facebook wird auch die Nachrichtenfunktion von Instagram von den Jugendlichen genutzt, um direkt ihre Fragen zum BF17 an das Kampagnen-Team zu stellen.

Mit inzwischen vier animierten How-To-Videos, die wichtige Schritte z.B. bei der Anmeldung zum BF17 zeigen

oder Fragen zum BF17 beantworten und anderen Filmen aus den Vorjahren ist die Kampagne seit 2018 auch auf YouTube vertreten.

Die in Kooperation mit der Deutschen Verkehrswacht (DVW) vom DVR betriebene Webseite www.bf17.de wurde 2018 technisch und redaktionell weiter optimiert und stellt heute mit 1.000 Besuchern und Besucherinnen am Tag die relevanteste Informationsquelle zum BF17 dar.

Darüber hinaus war die Kampagne mit aufwendigen Advertorials online und gedruckt in den Jugendmagazinen YAEZ und Spiesser sowie mit einer Social-Media-Einbindung bei der BRAVO vertreten und hat damit insgesamt über eine dreiviertel Million Jugendliche mit Infos zum BF17 und dem sicheren Fahren im Winter erreicht.

Große Resonanz fand der digitale BF17-Adventskalender, der in seinen 24 Türchen nicht nur witzige und informative Fakten zum BF17 bot, sondern auch ein Gewinnspiel mit attraktiven Preisen.

Offline konnten im Dezember über drei Millionen Menschen mit einem Materndienst-Pressetext über die Vorteile von BF17 für ein gemeinsames sicheres Fahren im Winter informiert werden. Großer Nachfrage erfreuten sich auch 2018 die Flyer, die zwölfseitige Broschüre und besonders das 2017 herausgebrachte BF17-Logbuch, das nicht nur Informationen zur Anmeldung und praktische Tipps und Anregungen für die Begleitphase enthält, sondern auch die Möglichkeit, die eigenen Begleitfahrten zu dokumentieren.

Forschungsprojekt LAWIDA

Im Forschungsprojekt „Längsschnittliche Wege in die Automobilität“ (LAWIDA) geht es um die Entwicklung mobilitätsbezogener Einstellungsmuster von Jugendlichen bereits lange vor der Fahrausbildung und die langfristige Beeinflussung junger Fahrerinnen und Fahrer sowie die Ausdehnung ihres Lernzeitraums vor und nach der Fahrschule. Das Projekt LAWIDA wird in Zusammenarbeit mit der Deutschen Hochschule der Polizei durchgeführt. Zielgruppe der Studie sind Jugendliche im Alter von 13 bis 17 Jahren, die vier Mal im Jahresabstand auf Grundlage eines eigens für dieses Projekt konzipierten Fragebogens befragt wurden. Die Ergebnisse der Querschnittsbetrachtung zum ersten Messzeitpunkt ergaben, dass nicht das Alter, sondern Persönlichkeitsfaktoren und vor allem der Stand der Bewältigung persönlicher

Entwicklungsaufgaben für unterschiedliche Risikoausprägungen bei Jugendlichen verantwortlich sind. In der Langzeituntersuchung wurde deutlich, wie sich bei einem Teil der Jugendlichen früh die verkehrsbezogenen, z.T. auch negativen Einstellungen verfestigen, während sich bei anderen Jugendlichen Werte und Einstellungen auch im positiven Sinne entwickeln konnten. Im Jahr 2018 wurden diese Ergebnisse in der Arbeitsgruppe analysiert und weitere Arbeiten an der Interpretation der wissenschaftlichen Ergebnisse geplant, um sie im Rahmen der 2019 anstehenden Veröffentlichung einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich zu machen und eine Diskussion darüber zu ermöglichen, wie Jugendliche bei der Bewältigung ihrer Entwicklungsaufgaben und dem Aufbau von positiven verkehrsbezogenen Einstellungen unterstützt werden können.

Projektgruppe zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung

Basierend auf Diskussionen zum Projekt „Rahmenkonzept zur Weiterentwicklung der Fahranfängersicherheit“ der BAST und den Empfehlungen des 51. Verkehrsgerichtstages hat das BMVI eine Projektgruppe „Hochrisikophase“ bei der BAST eingerichtet. Hierbei wurden durch den DVR das Konzept einer Monitoring-Phase mit Feedbackfahrten zur Verbesserung der Selbstwahrnehmung eingebracht und in der Projektgruppe an der Entwicklung eines Optionsmodells zur freiwilligen Nutzung edukativer und fahrpraktischer Maßnahmen mitgewirkt. Zusätzlich wurde durch den DVR die Leitung der Unterarbeitsgruppe zur Weiterentwicklung der edukativen Maßnahmen übernommen und in Kooperation mit dem ADAC und Moving international Road Safety e.V. die Arbeit an der wissenschaftlichen Bearbeitung und Fundierung der Maßnahmenvorschläge beauftragt und koordiniert. Im Sommer 2018 konnten die Ergebnisse der wissenschaftlichen Analyse und Weiterentwicklung der edukativen Maßnahmen abgeschlossen und in die



Projektgruppe eingebracht werden. Die Ergebnisse und Empfehlungen der Projektgruppe wurden im Herbst durch das BMVI dem Bund-Länder-Fachausschuss, der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter und der Verkehrsministerkonferenz vorgelegt, die ihre Zustimmung zur rechtlichen Vorbereitung eines Modellversuchs gegeben haben.

Aufbaueminare für Fahranfängerinnen und Fahranfänger

In Abstimmung mit den Partnern begleitet der DVR die Durchführung des Programms der Aufbaueminare für Fahranfängerinnen und Fahranfänger (ASF), insbesondere die Umsetzung der in den letzten beiden Jahren vorgenommenen Erweiterungen und Optimierungen des Programms. Durch diese wurde insbesondere in der dritten und vierten Sitzung ein flexibles Modulsystem eingeführt, durch das je nach Gruppenzusammensetzung gezielt passende Themen wie Ablenkung durch Smartphones, Verhalten als Rad Fahrende, Einfluss von Mitfahrenden oder von Alkohol und Drogen thematisiert werden können. Parallel zum Vertrieb der erneuerten Lehrgangshandbücher organisierte der DVR 2018 einen Einweisungslehrgang für Lehrgangshandbücher und -leiterinnen mit dem optimierten Programm.

Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung

Jugendliche werden Reporter, sie recherchieren und schreiben zu den Fragen der Verkehrssicherheit, die ihnen wichtig sind. Mit dieser Idee ist das Gemeinschaftsprojekt „Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung“ vom DVR, den gewerblichen Berufsgenossenschaften und Unfallkassen sowie der Arbeitsgemeinschaft „Kavalier der Straße“ seit seiner Einführung zu einer festen Institution in der Schul- und Medienlandschaft geworden.

Auch im Projektjahr 2018 haben sich rund 1.000 Schülerinnen und Schüler in 46 Schulklassen in Zusammenarbeit mit zwölf Tageszeitungen mit verschiedenen Themen der Verkehrssicherheit beschäftigt und beeindruckende Artikel und Zeitungsseiten erstellt. Besonders interessiert hatten die Schülerinnen im Projektjahr 2018 Fragen um einen sicheren Schulweg, Ablenkung durch Smartphones, aber auch das Thema Gaffer und Rettungsgasse.

Den ersten Preis konnte sich das Carl-Bechstein-Gymnasium in Erkner (Brandenburg) mit dem Thema „Sicher

in den Urlaub“ sichern, den zweiten Preis gewann das Käthe-Kollwitz-Gymnasium in Lengenfeld unterm Stein (Thüringen) für ihre Beschäftigung mit der „Sicherheit von älteren Autofahrern“. Den dritten Platz verdiente sich die St. Johannis-Schule in Bremen für ihre Seite zum Autonomen Fahren.

Drei Seiten erhielten 2018 einen Sonderpreis, so das Goethe-Gymnasium in Bensheim für ihre gelungene Analyse zur Erhöhung der Sicherheit rund um ihre Schule, das Cato Bontjes van Beek-Gymnasium in Achim (Niedersachsen) für die Beschäftigung mit dem Phänomen Gaffen und die Staatliche Berufsbildende Schule Gera für ihre besonders engagierte Seite über das Thema Erste Hilfe. Die Preise wurden Anfang 2019 im Rahmen einer feierlichen Veranstaltung im BMVI in Berlin vergeben.

Roller und Kleinkraftradtraining im schulischen, außerschulischen und betrieblichen Bereich

Zur Verringerung des hohen Risikos junger Zweiradfahrer/innen auf Mopeds, Rollern und Kleinkrafträdern wurde ein neues Konzept für ein Zweiradtraining entwickelt, das sowohl praktische Übungen zur Fahrtechnik und Gefahrenwahrnehmung als auch Motive und Einstellungen junger Fahrerinnen und Fahrer umfasst. Das Training ist mobil umsetzbar und soll vorrangig vor Ort in Schulen und Berufsschulen, Ausbildungszentren oder auch Jugendclubs angeboten und durchgeführt werden.

Das Konzept wurde 2018 den Umsetzern von Sicherheitstrainings nach den Richtlinien des DVR vorgestellt und Möglichkeiten der Umsetzung, Verbreitung und Förderung des Programms diskutiert. Die Fortbildung der Trainerinnen und Trainer ist nach der Suche geeigneter Partner und Möglichkeiten für einen Pilotversuch im Jahr 2019 vorgesehen.





Mensch

Fahrpraktische Sicherheitsprogramme

Bereits seit Anfang der 1970er Jahre übernimmt der DVR seine satzungsgemäße Koordinierungsfunktion im Bereich der fahrpraktischen Sicherheitsprogramme. Beginnend mit dem Pkw-Sicherheitstraining gibt es inzwischen Angebote für fast alle Zielgruppen. Neben dem Angebot für Pkw gibt es diese auch für Motorräder, Transporter, Geländefahrzeuge, Lkw, Einsatzfahrzeuge und Tankwagen sowie Busse.

Die Arbeit des DVR umfasst dabei die Programmentwicklung, die Aus- und Weiterbildung der in den unterschiedlichen Programmen eingesetzten Trainerinnen/Trainer und Moderatorinnen/Moderatoren sowie die Qualitätssicherung für alle Programme.

Die Weiterentwicklung in diesen Programmen ist ein fortlaufender Prozess, den der DVR steuert und koordiniert. Alle Programme unterliegen einem einheitlichen Qualitätsmanagement-System nach ISO 9001:2015. Bei der Weiterentwicklung werden die an der Umsetzung beteiligten DVR-Mitglieder sowie externe Fachleute einbezogen. Die Mitglieder des DVR, die auf Grundlage

dieses QM-Systems solche Trainings und Programme durchführen, dürfen neben dem Qualitätssiegel in der Außenwerbung den zwischenzeitlich etablierten Begriff „ein Programm nach Richtlinien des DVR“ verwenden.

Neben der Programmentwicklung übernimmt der DVR auch die Aufgabe, diese Programme für seine Mitglieder zu bewerben. Dieses geschieht durch einen einheitlichen Internetauftritt sowie auf Messen durch gezielte Aktionen, aber auch über Kooperationen wie z.B. mit der Zeitschrift AUTO BILD. Die erfolgreiche Arbeit des DVR und seiner Mitglieder wird über die ca. 250.000 Teilnehmer und Teilnehmerinnen pro Jahr deutlich.

Qualitätssiegel – anerkanntes und geprüftes Training

Neben dem Angebot „nach den Richtlinien des DVR“ gibt es auch andere Trainings, die der Verkehrssicherheit dienen. Bei diesen Angeboten handelt es sich um selbstentwickelte Produkte von Institutionen und Unternehmen, die vom DVR über ein festgelegtes Verfahren überprüft und auch ständig überwacht werden. Ziel dieser Maßnahme ist es, der Kundschaft eine Orientierungs-



hilfe zu geben, dass es sich hierbei um eine Maßnahme handelt, bei der das Thema Verkehrssicherheit im Fokus steht. Für alle Angebote, die über den DVR qualitätsgesichert werden, dient das Qualitätssiegel als ein nach außen sichtbares Zeichen für ein qualitativ hochwertiges Angebot. Dieses Vorgehen führte 2014 zu einer Kooperation mit dem Dachverband der Motorradhersteller und Importeure (ACEM) mit dem Ziel, ein für Europa einheitliches und sicherheitsorientiertes Training für alle Motorradfahrerinnen und -fahrer anbieten zu können. Das bedeutet, dass das Qualitätssiegel für die Durchführung von Motorrad-Sicherheitstrainings ein europaweiter Standard wird. Ab Oktober 2018 unterstützt auch der Motorradweltverband FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) das „European Training Quality Label“.

Der Kreis der Qualitätssiegel-Inhaber wächst stetig. Neu hinzugekommen sind Ford und die Deutsche Verkehrswacht (DVW) mit jeweils einem eigenen Programm. Im September 2016 wurde das erste „European Training Quality Label“ an die Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNVM) aus den Niederlanden für ihr Programm „Early Risk Perception“ verliehen. Hiernach folgte 2017 die französische Organisation AFDM (Association pour la Formation Des Motards) mit ihrem Programm „Stages de perfectionnement“. Weitere Organisationen aus Schweden, Spanien und Österreich haben das Siegel beantragt und erhalten.

Hat's geklickt?

Die im September 2002 gestartete DVR-Gurtanlegekampagne „Hat's geklickt?“ konnte auch im Jahr 2018 sehr gute Ergebnisse vorweisen. Die Informationskampagne, an der sich insgesamt 22 Partner beteiligen, wirbt bei Fahrenden, die einen Lkw, Bus oder Transporter steuern, für das Anlegen des Gurtes und hat erreicht, dass die Gurtanlegequote bei dieser Zielgruppe zwischenzeitlich deutlich angestiegen ist.

Beim Start der Kampagne betrug die Gurtanlegequote bei gewerblich eingesetzten Fahrzeugen zur Güterbeförderung lediglich ca. 15 Prozent. Bei den schweren Nutzfahrzeugen über zwölf Tonnen lag die Gurtanlegequote gar unter zehn Prozent. Umso erfreulicher die aktuelle Entwicklung: Nach Beobachtungen der Polizei, von DEKRA sowie der Unfallforschung von Mercedes-Benz fahren inzwischen mehr Fahrerinnen und Fahrer angeschnallt als ungesichert.

Seit der IAA 2012 setzt der DVR unter der Dachmarke „Hat's geklickt?“ einen speziell entwickelten Abstandssimulator ein. Unter dem Titel „Sie fahren mit Abstand am besten“ wird das Thema mangelnder Sicherheitsabstand verdeutlicht. Von Beginn der Kampagne an werden ein Überschlagsimulator sowie ein Lkw-Gurtschlitten mit dem Titel „Die wichtigste Ladung sind Sie“ eingesetzt.

Mensch

Fahrrad- und Pedelecmobilität

Unfälle mit Beteiligung von Rad Fahrenden machen im betrieblichen Kontext und auch darüber hinaus einen großen Anteil der Verkehrsunfälle aus. Insbesondere Unfälle mit schweren Unfallfolgen hängen oft mit der Fahrrad- und Pedelecmobilität zusammen. Gleichzeitig wird die Nutzung von Rädern mit und ohne Elektroantrieb immer beliebter. Aus diesem Grund verstärkt der DVR seine Bemühungen rund um den sicheren Radverkehr mit einem eigenen Projekt. In Zusammenarbeit mit Unfallkassen und Berufsgenossenschaften werden mehrere Maßnahmen ergriffen, um eine sichere Fahrradmobilität im inner- und außerbetrieblichen Umfeld zu unterstützen.

Mehrere Berufsgenossenschaften, wie die Berufsgenossenschaft Energie Textil Elektro Medienerzeugnisse (BG ETEM), die Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) und die Berufsgenossenschaft für Handel und Warenlogistik (BGHW) haben beispielsweise Aktionsmobile u.a. zur Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr im Einsatz. Diese werden teilweise gemeinsam mit dem DVR betrieben und dienen der Sensibilisierung von Beschäftigten, u.a. im Rahmen betrieblicher Aktionstage.

Die Umsetzung des Programms „Sicherheit für den Radverkehr“ zielt ebenfalls darauf ab, die Radverkehrssi-

cherheit in Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen zu erhöhen. Dies geschieht durch ein qualitätsgesichertes Trainingsangebot, das aus Theorie- und Praxisteilen besteht und Räder mit Elektromotor mit einbezieht. Seit Jahren erfreut sich dieses Programm wachsender Beliebtheit. Um die wachsende Nachfrage befriedigen zu können, wurden 2018 im Referat Unfallprävention – Wege und Dienstwege zehn weitere Referentinnen und Referenten qualifiziert und seitdem zahlreich eingesetzt.

Ein im Jahr 2018 produzierter Erklärfilm weist auf die sicherheitsrelevanten Besonderheiten von Pedelecs hin. Unfallzahlen zeigen, dass diese elektrisch unterstützten Räder häufiger an Unfällen mit schwereren Folgen verwickelt sind als Räder ohne Elektroantrieb.

Die Zusammenarbeit und Vernetzung mit Akteuren aus der Fahrradmobilität konnte verstärkt werden. DVR-Positionen und Beiträge zur sicheren Fahrradmobilität konnten u.a. bei der Fahrradkommunalkonferenz, beim Deutschen Kommunalradkongress sowie im Netzwerk intelligente Mobilität eingebracht werden. Auch wurde die Fahrradsicherheit zum Titelthema des diesjährigen DVR-Kolloquiums.





Mensch

Verkehrsmedizin

Psychische Folgen von Verkehrsunfällen

Die Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit werden in erster Linie an der Reduktion der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten und Schwerverletzten gemessen. Unfallopfer können aber auch traumaspezifische Belastungsreaktionen entwickeln, die lang anhaltend sind. Diese Unfallfolgen werden in der Verkehrssicherheitsarbeit und -forschung kaum thematisiert, sind jedoch für die Unfallopfer, ihre Angehörigen und für die Gesellschaft von Bedeutung. Oftmals wissen Patientinnen und Patienten nicht, wohin sie sich wenden sollen und welche Möglichkeiten sie zur Linderung ihrer Beschwerden in Anspruch nehmen können. In Kooperation mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland (VOD) erstellt der DVR für Straßenverkehrsunfallopfer mit psychischen Unfallfolgen eine Webseite über Behandlungsmöglichkeiten und -verfahren.

Alkohol, Drogen und Medikamente im Straßenverkehr

Die Gefahren durch Alkohol im Straßenverkehr werden häufig unterschätzt. Nicht nur für Auto Fahrende, sondern auch für Fahrrad Fahrende und Menschen, die zu Fuß gehen, steigt das Unfallrisiko bereits unter geringem Alkoholeinfluss. Abhängig vom Blutalkoholspiegel werden Hör- und Sehfähigkeit beeinträchtigt, Koordinations- und Reaktionsvermögen lassen nach, Distanzen und Geschwindigkeiten werden falsch eingeschätzt. Menschen unter Alkoholeinfluss handeln weniger gefahrenbewusst und sind risikofreudiger. Daher ist es eine ständige Aufgabe des DVR, über die Gefahren und Risiken zu informieren.

Die DVR-Webseitenportale „Alkohol“, „Drogen“ und „Medikamente“ werden laufend aktualisiert und stehen interessierten Personen – auch aus dem Bereich Presse- und Öffentlichkeitsarbeit – zur Verfügung. Dort



können sie sich über diese Themen mit Hilfe vielfältiger Themenbausteine informieren, so auch über die Fahr-eignung unter der Wirkung von Cannabis als illegaler Droge und verschreibungspflichtigem Medikament.

Im Rahmen der Aktionswochen des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (BADS) im November 2018 unterstützte der DVR die Aktionen der Landesvertretungen des BADS mit Flyern.

DGVM/DGVP-Symposium

Der DVR unterstützte das gemeinsame Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) im September 2018 in Saarbrücken mit einem Vortrag, beteiligte sich finanziell und mit einem Informationsstand. Schwerpunkt der diesjährigen Konferenz waren Drogenkonsum und Fahreignung.

Rettungswesen

Die Vision Zero zielt auf Reduzierung der Zahl der (Schwer)verletzten. Aber wie will das Rettungswesen auf deren Reduzierung hinwirken? Damit diese an der Unfallstelle schnell versorgt werden können, ist die Erreichbarkeit des Unfallortes durch die Rettungskräfte von essenzieller Bedeutung. Leider kommt es immer häufiger vor, dass diese durch eine nicht gebildete Rettungsgasse und durch Gaffer behindert werden. Ob und wie unterschiedlich die Rettungsgasse in den Ländern Europas gebildet werden, veranschaulicht ein Faktenblatt des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC) im Rahmen des Projektes REVIVE, an dem sich der DVR inhaltlich beteiligte. Ziel von REVIVE ist es, das Thema Rettungswesen auf der politischen Agenda in Deutschland und in Europa zu stärken. Der DVR beteiligte sich an den Diskussionsrunden, die im Rahmen des Projekts mit Vertreterinnen und Vertretern des Rettungswesens aus unterschiedlichen Ländern Europas durchgeführt wurden.

Summary

In the coming years, the main focus must be on exploiting the potentials which best contribute to the safety strategy Vision Zero to increase safety on our roads.

Campaigns

After a total of ten years, in 2018 the “Runter vom Gas” (Slow Down) campaign by the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (BMVI) and the DVR (German Road Safety Council) once again used targeted media cooperations, PR campaigns and events throughout Germany as well as social media activities to promote greater road safety and awareness of especially frequent and current causes or risks of road accidents. With a large number of interactive modules, tests and prize games, in addition to background articles, videos and materials which can be ordered, the homepage www.runtervomgas.de and the Facebook presentation contain a comprehensive selection for all interested road users and multipliers.

On 21 June 2018, on the training premises of the ADAC Driving Centre in Berlin-Brandenburg, Federal Minister of Transport Andreas Scheuer and DVR Manager Ute Hammer demonstrated the danger of using mobile phones while driving. Three new billboards for motorways and resting areas on the subject of distraction while driving were also presented to media representatives.

On the occasion of the World Day of Remembrance for Road Traffic Victims on 18 November 2018, the BMVI/DVR “Runter vom Gas” (Slow Down) campaign acknowledged the people killed in road accidents in an emotional advertisement in supplements of the “Tagesspiegel” and “Die ZEIT” newspapers. With the advertisement, the BMVI and DVR underline the dramatic and far-reaching effects of a serious road accident. The advertisement shows a family tree into which a car has crashed. The panels on the family tree, which normally show the names and dates of the descendants, are empty. Only the two bottom panels show the names of the two victims.

On 8 November 2018 the road safety campaign “Runter vom Gas” (Slow Down) received the silver Effie Award of the German Association of Communication Agencies (GWA) in the category “Doing Good” for the 2017 motorway billboard campaign “Perspektiven der Betroffenheit” (Perspectives of Concern).

The “Vorsicht Sekundenschlaf!” (Beware, microsleep!) campaign was successfully continued last year with the support of the BMVI, the German Social Accident Insurance (DGUV) and other partners. In 2018 the aim was to increase awareness of the danger of driving fatigue and to reduce the number of road accidents due to tiredness. In addition to the public relations activities, two



representative surveys were carried out. The first survey related to the special role of car passengers. The results showed that only one in four car passengers insisted on a change of driver in case of acute tiredness. The second survey focussed on the special risk of commuters. The results show that many people are tired and exhausted while driving, especially on the journey home from work.

With the support of the BMVI the action week "Sicher mobil im Alter" (Safely mobile in old age) was initiated. In several cities throughout Germany, by means of billboards, drivers were called to greater awareness that older pedestrians require special protection. In parallel with this, older pedestrians were given helpful information about road safety.

The successful campaign "Aktion Schulterblick. Bewusst und sicher mobil" (Look over your shoulder. Safety aware mobility) of 2012 and 2015 was resumed in 2018. This is aimed at older drivers, their relatives and friends as well as doctors. The campaign increases awareness of the need for regular voluntary health checks in order to remain safely mobile for as long as possible.

Communication

This year too, DVR offered all participating organisations an extensive range of support for individual activities on the 14th Road Safety Day on 16 June 2018. The fact that this offer was well received was shown by the many events throughout Germany. Approximately 190 towns, municipalities, schools, companies, associations and social organisations participated in the Road Safety Day.



Many traffic violations in Germany cannot be prosecuted because the driver cannot be definitely identified. Could the introduction of owner liability in road traffic, such as is practised in several European countries, be a method to increase state pressure on traffic offenders and to increase road safety? Would this be compatible with our legal system? This and other questions were discussed in the 24th DVR Forum "Sicherheit und Mobilität: Halterhaftung und Halterkostenhaftung im fließenden Verkehr?" (Safety and Mobility: Owner Liability and Owner Cost Liability in Road Traffic?). The conclusion: Owner liability could possibly be an interesting long-term goal, but could not be implemented in the short term without revising the German Constitution.

How can cycling be made safer in Germany? This question was investigated by the DVR colloquium "Besser geschützt im Sattel" (Better protection for cyclists). The experts agreed that considerably more investment in infrastructure is needed in order to prevent accidents.

Media and PR work

During the past year, DVR increasingly focussed its PR work on the field of politics. With press releases and direct discussions with journalists, positions on current topics, including the introduction of turning and emergency braking assistance systems, the newly introduced Section Controls in Lower Saxony and the danger of distraction due to smartphones were effectively communicated.

The resolutions of the DVR executive committees were specially edited to make them suitable for presentation in the media and were well reflected in media reports. This communication was accompanied by corresponding posts via the DVR channels in the social media, in particular Twitter and Facebook.

As well as these activities, with other formats such as its specialist road safety magazine "DVR report", press seminars, representative surveys, illustrative graphic information and photo-text mailings, DVR communicated media-effective road safety topics.

Dialogue and politics

From a political point of view, 2018 was especially turbulent. The longest period of government formation in the history of the Federal Republic of Germany also influenced the work of the DVR office in Berlin. DVR lobbied representatives of the different political parties to incor-

porate road safety in the new coalition agreement – and were ultimately successful. For the first time, a coalition committed itself to Vision Zero at the federal level.

On the occasion of the joint parliamentary evening with the DVW which focussed on “Road Safety – a European Task”, it was discussed that it was no longer sufficient to fulfil a national agenda in order to implement Vision Zero. Many decisions relating to road safety policy are now being made at the European level. The tone of the evening was clear – road safety can only be successful if municipalities, federal states, national states and EU institutions engage in constructive cooperation.

At the 4th Juristische Fachkonferenz (conference on legal issues), 60 lawyers and traffic experts from DVR member organisations, the German Bundestag and other associations and institutions discussed current road safety topics from a legal perspective. The main focus of the conference was on equipping and retrofitting trucks with turning assistance systems.

International road safety work

With an average of 49 road accident fatalities per million inhabitants, European roads remained the safest in the world in 2017 and a similar result is expected for 2018. In spite of this, the target of halving the number of road accident fatalities by 2020 will not be achieved, because in some European countries the reduction has stagnated or was not strong enough. With 38 deaths per million inhabitants in 2017, Germany was below the EU average.

In May this year the European Commission passed the so-called Third Mobility Package under the title “Europe on the Move”, which contains new outlines for road safety work for the years 2021 to 2030. Many of the DVR demands can be found in this paper. The Commission intends to significantly increase the equipment of new vehicle models with advanced safety systems. Risks due to unsafe road infrastructures, especially for pedestrians and cyclists must also be dealt with systematically.

In addition, DVR also participates in public awareness measures by the EU Commission, e.g. in the context of EDWARDS, the European Day Without A Road Death. The DVR acts as a contact partner for German signatories of the European Road Safety Charter.

This year the European Transport Safety Council (ETSC) celebrated its 25th anniversary. In the context of a high-level debate on automated driving, the three founding members DVR, PACTS (UK Parliamentary Advisory Council for Transport Safety) and the Dutch Road Safety Council celebrated this anniversary in October together with ETSC members and representatives from the European Parliament and the European Commission. European transport safety policy has been definitively influenced by the many recommendations and strategy papers of the ETSC and member countries could also count on the support of the ETSC, e.g. when new laws were to be passed. From the outset, DVR has actively participated in the PIN programme coordinated by the ETSC, in which areas of road safety are analysed in a European comparison.



Technology

The series of seminars with the title “Road Safety Design of Main Urban Traffic Routes” primarily focussed on road safety for pedestrians and cyclists, who are particularly severely affected by the consequences of accidents. Experts from municipal administrations, planning bureaus and associations should be supported in the creation of safe traffic and urban space and the road infrastructure should be designed accordingly.

The 2nd German Pedestrian Traffic Congress was dedicated to the latest concepts and developments for the promotion of pedestrian traffic with the aim of exchanging knowledge, presenting projects and strengthening mutual networks.

In Germany, traffic experts know precisely how roads can be safely designed. Rules and guidelines of impressive quality have been available for decades. However, valuable knowledge often remains unused and experience for safe road infrastructures is not utilised to an adequate extent. For this reason, DVR has continued a series of seminars on specific topics for decision makers in urban and rural areas. This is particularly aimed at mayors, heads of building or traffic departments as well as public servants responsible for the implementation of guidelines.

The project “Gute Straßen in Stadt und Dorf” (Good Roads in Towns and Villages) has been continued. This concerns the creation of a collection of examples to make well designed roads and areas in Germany well-

known. In the collection, which is available free of charge (www.dvr.de/gutestraßen), eleven remodelled streets and areas have been extensively documented.

Automated driving functions will soon be found in all newly registered vehicles. How do they assist driving? Many different aspects must be considered in order to answer this question. The “Lexikon Automatisiertes Fahren” (Automated Driving encyclopaedia) from the DVR explains the present state in brief statements. Due to rapid technical developments, this encyclopaedia is updated at regular intervals. The “Automated Driving” encyclopaedia can be downloaded from the DVR website.

DVR encourages improvements in emergency braking assistance systems, especially for reduction of the permitted “residual impact speed” of trucks and makes specific proposals for technical regulations. It also supports the introduction of compulsory emergency braking systems in cars. However, these should not just meet particular quality requirements for slow urban journeys, but also for fast roads outside of urban areas.

Work-related road safety activities

DVR already has a large number of proven and evaluated measures for occupational road safety work, which support and create safe behaviour in traffic. New methods which are still required are being developed. All measures are grouped and transparently presented under the general brand “Deine Wege” (Your Journeys), so that companies and institutions can choose from a broad spectrum of effective measures.

With its Eco Safety Trainings, the DVR and accident insurers provide training in real traffic situations. These demonstrably promote competence for safe, defensive driving and are well accepted by companies and institutions in the field of work safety.

With the prevention campaign “kommmitmensch” (Come with us / commit) which the DGUV launched in autumn 2017, six areas for prevention were defined, for which a large effect is expected. DVR has started to assign messages for safe behaviour in road traffic to the individual areas, in order to support the general campaign with targeted campaigns and publications.

The Association for Safety, Health and Environmental Protection at Work (VDSI) and DVR have again started the joint competition “Unterwegs – aber sicher” (Be safe on



the move), in order to promote innovative projects which lead to less accidents on the way to school or work and at the workplace. In the context of the "Arbeitsschutz Aktuell" exhibition on occupational health and safety in Stuttgart, the VDSI and DVR jointly conducted the workshop "Road Safety/Mobility".

Every year the public and private sector accident insurers together with DVR organise the so-called priority action. This year emotions or moods in road traffic were targeted in a risk check ("Risiko-Check Emotionen im Straßenverkehr"). In the context of an online competition, employees were asked how they would decide to respond in various traffic situations. For this competition four protagonists were created to discuss their experiences with emotions in road traffic and to form the basis of the risk check. Not the emotion itself, but rather its extent is decisive. The discussions are supported by short video clips. At the end of each video sequence, users have to answer how they would have reacted. Then they can take part in the competition.

The winners of the competition in the 2017 youth campaign "Weather to go" received their awards in 2018. All participants impressively demonstrated how creative young people can be. The current youth campaign "Moods" takes up the topic of emotions in order to "wake up" pupils to the risks of road traffic.

Sicher in meiner Region – Regio Protect UVT seeks to reduce the particularly high accident risk of young workers on their daily journey to and from work. With regard to different project regions in Germany and using a standardized method accident hotspots in the vicinity of large companies or Berufsbildungszentren (vocational training centers) are identified. A certain amount of

these specific accident hotspots are recorded by video. Computer-based virtual traffic scenarios are additionally provided.

Using these materials, routes and road sections well-known to the young workers are analyzed during offline, on-site seminars. Guidance strategies for an early and anticipatory identification of hazards are presented and discussed during those classes. Using the project's website www.sicher-in-meiner-region.de subsequently allows for online self-learning in order to virtually train and apply the acquired skill set to other routes. This innovative combination of on-site seminars and online self-learning was comprehensively tested and evaluated during the pilot phase. Pilot testing took place at two large-scale companies in southern Germany.

The year 2018 was intensively used to enlarge the project "German Road Safety". With this project, DVR offers refugees and migrants initial orientation in German traffic. Many traffic rules in Germany are usually very confusing for new arrivals. Particular traffic situations are different than in their country of origin. The website and free app, at present in eleven languages, support adults and children on their way, whether to work, to school or in the kindergarten.

Target groups

In road traffic, children are confronted with situations with which they cannot cope. The programme "Kind und Verkehr" (Children and Traffic) is therefore primarily aimed at adults, because as parents, drivers and role models, they bear the main responsibility for protecting children from harm in road traffic. In 2018 the "Kind und Verkehr" programme was evaluated with a very good result.

In order to make both parents and children enthusiastic about road safety, additional road safety activities for children are offered, which are carried out by specially trained moderators. The programme handbook "Kind und Verkehr" (Children and Traffic) provides a source of inspiration for this.

With the "sicher mobil" (Safely mobile) programme, DVR and members involved in its implementation continue to do all that is possible to ensure that older people remain safe and mobile for as long as possible, regardless of their traffic participation. Throughout Germany, approx. 350 trained moderators offer "sicher mobil" events in



the form of discussion groups and practical modules. The topic for discussion is chosen on the basis of the interests and needs of the participants. In May 2018 DVR presented the "sicher mobil" programme at the German Seniors' Day in Dortmund.

With the BF17 campaign "Mach deinen Führerschein" (Get your driving license), since 2015 DVR has informed and motivated young people about the accompanied driving scheme from the age of 17. The information campaign centres on full utilisation of the maximum supervised period of one year by young people, because the longer they drive under supervision, the better they drive later when they are on their own. In order to address young people as well as parents and other potential supervisors, this is a cross-media campaign on a variety of channels with videos by well-known YouTubers, animated tutorials, press releases and continuous social media work.

Since its introduction, the joint project "Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung" (Priority for safe driving – Young people take on responsibility) by DVR, accident insurance institutions for the industrial sector (BGs), public-sector accident insurers as well as the workgroup "Kavalier der Straße" (Knights of the road) has become a firmly established institution in the school and media world.

In project year 2018 approximately 1,000 pupils in 46 school classes in combination with twelve daily newspapers were concerned with various road safety topics and produced impressive articles and news pages. In project year 2018 pupils were especially interested in questions relating to safe routes to school, distractions from smartphones as well as the topics of spectators who block accident sites and emergency lanes.

Practical driving safety programmes

As early as the 1970s, DVR took on its coordinating function in the field of practical driving safety programmes. In addition to the offer "according to DVR guidelines" there are also other trainings which serve to promote road safety. These services are self-developed products from institutions and companies which are inspected and continuously monitored by DVR. The DVR Quality Label serves as an externally visible sign of high quality service. In 2014 this resulted in a cooperation with the European Association of Motorcycle Manufacturers (ACEM) with the aim of being able to offer a unified European

safety oriented training for motor cyclists. This means that the quality label for motorcycle safety training is now a Europe-wide standard. From October 2018 the world motorcycling association FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) also supports the "European Training Quality Label".

Traffic medicine

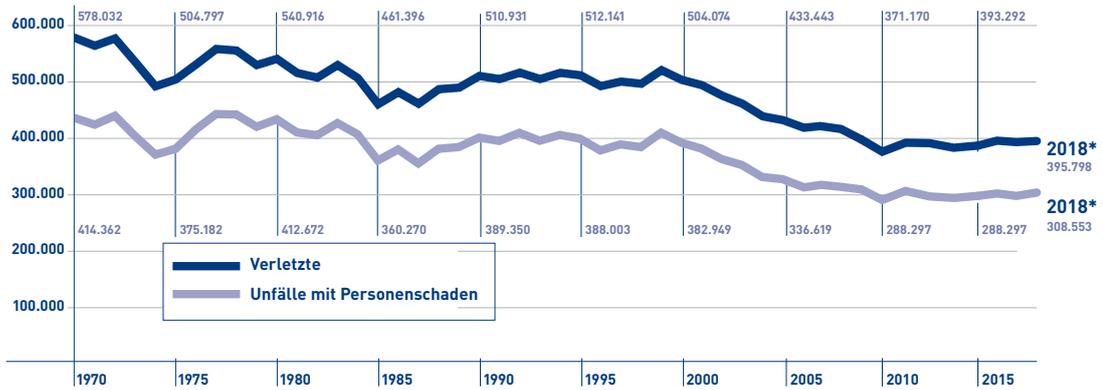
Accident victims can develop trauma-specific stress reactions which may last for a long period. These accident consequences are barely considered in road safety work and research. However, they are important for the accident victims, their relatives and for society. Often, patients do not know who to turn to and what options are available to them to alleviate their symptoms. In cooperation with the Federal Highway Research Institute (BAST) and the German Federation of Road Traffic Victims (VOD) DVR is currently creating a website about treatment options and methods for victims who suffer from the psychological effects of road accidents.

Vision Zero not only aims to reduce the number of road accident fatalities, but also the number of injured persons. In order for injuries to be treated quickly where the accident has occurred, it is essentially important that the emergency services can reach the site of the accident fast enough. Unfortunately, they are often obstructed because an emergency lane has not been properly created and spectators are blocking the access to the accident site. Whether and how emergency lanes are created in European countries is illustrated by a fact sheet from the European Transport Safety Council (ETSC) in the context of the REVIVE project, for which DVR provides content. The aim of REVIVE is to strengthen the topic of emergency services on the political agenda in Germany and Europe.

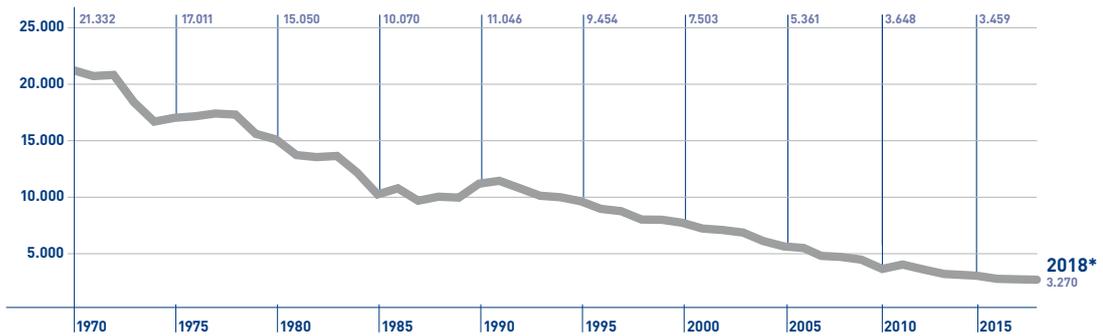


Unfallstatistiken

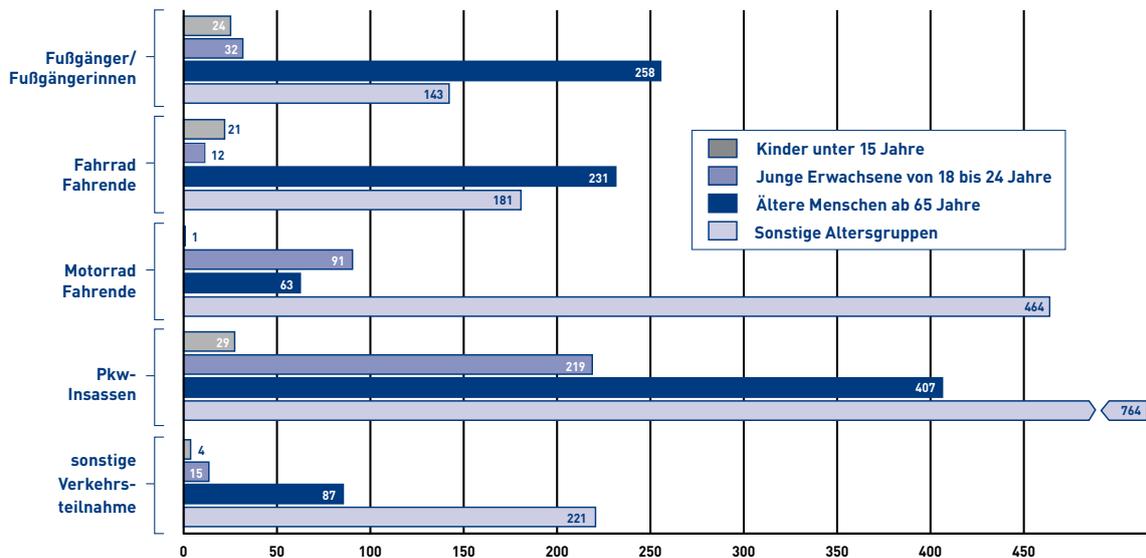
Anzahl der Verletzten und Unfälle mit Personenschaden



Anzahl der Getöteten



Getötete bei Straßenverkehrsunfällen nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen*:



* vorläufige Zahlen 2018 (Stand: 04/2019)
Quelle: Statistisches Bundesamt

Jahresübergreifende Angebote (Zielgruppenprogramme)

Fahrpraktische Sicherheits- trainings und -programme

Ziel

Das zentrale Ziel ist die Förderung von verantwortungsbewusster Teilnahme am Straßenverkehr. Rechtzeitiges Erkennen von Gefahrensituationen, Erlernen von Vermeidungs- und wenn nötig Bewältigungsstrategien, Fahrzeugbeherrschung und angepasste Fahrweise sind Inhalte der Sicherheitstrainings und -programme nach DVR-Richtlinien.

Zielgruppen

Alle, die privat oder beruflich Kraftfahrzeuge bewegen.

Umsetzung

Eintageskurse durchgeführt von ausgebildeten Trainerinnen/Trainern und Moderatorinnen/Moderatoren auf festen Plätzen sowie auch auf geeigneten anderen Flächen als auch mobiles Training.

Anbieter

Alle Trainings und Programme, die den Qualitätsbegriff „nach Richtlinien des DVR“ tragen, werden über die unterschiedlichen DVR-Mitgliederorganisationen und Verbände angeboten und durchgeführt. Diese stehen in einem speziellen Vertragsverhältnis zum DVR und bieten diese Kurse im eigenen Namen für die Endverbraucher an.

Qualitätssicherung für Anbieter nach Richtlinien des DVR

Die Programmentwicklung sowie die Aus- und Fortbildung der eingesetzten Trainerinnen/Trainer und Moderatorinnen/Moderatoren und deren fortlaufende Überwachung unterliegen einem QM-System nach ISO 9001:2000. Alle

Anbieter erkennen dieses QM-System als verbindlich an. Für die Bewerbung und Außendarstellung dürfen sie mit dem Begriff „Ein Programm nach Richtlinien des DVR“ werben.

Qualitätssiegel

Neben den o. g. Angeboten gibt es auch das DVR-Qualitätssiegel. Dabei handelt es sich um Angebote, die von der jeweiligen Organisation selbst entwickelt werden, die aber einer externen Überwachung durch den DVR unterliegen. Dieses wird nach außen durch das verliehene Qualitätssiegel dokumentiert, welches auch für die Außenwerbung genutzt werden kann.

Die aktuelle Liste der Anbieter „nach Richtlinien des DVR“ sowie die Anbieter, die über ein Qualitätssiegel verfügen, ist unter www.dvr.de/sht einzusehen.

Zahlen

Moderatorinnen und Moderatoren: über 1.000
Teilnehmende: 253.000
Veranstaltungen: 27.300

Sicher fahren in der Land- und Forstwirtschaft

Ziel

Über die spezifischen Gefahrenquellen informieren und zu einer sicheren Fahrweise motivieren.

Zielgruppe

Alle, die land- und forstwirtschaftliche Maschinen halten oder fahren, Fuhrparkleiter/innen sowie Leiter/innen und Mitarbeiter/innen von landwirtschaftlichen Gewerbebetrieben.

Umsetzung

ADAC, Landesverkehrswacht Nie-

dersachsen, Deula- Lehranstalten sowie die Sozialversicherung für Landwirtschaft, Forsten und Gartenbau setzen das Programm um. Angebote im Rahmen des Programms „Deine Wege“ werden von den zuständigen Berufsgenossenschaften unterstützt.

Zahlen

Moderatorinnen und Moderatoren: 76
Teilnehmende: ca. 2.208
Veranstaltungen: ca. 136

Sicher mobil – ein Programm für ältere Menschen im Straßen- verkehr

Ziel

Vermittlung und Aufbau von Verhaltensstrategien für eine Verkehrsteilnahme unter sicheren Bedingungen

Zielgruppe

Ältere Menschen ab 65 Jahren, die zu Fuß, mit dem Rollator, auf Rad oder Pedelec, im Auto oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind.

Inhalte

In moderierten Veranstaltungsmodulen werden die Themen „zu Fuß gehen“, „mit dem Rad oder Pedelec fahren“, „Pkw-Fahren“ und „mit dem ÖPNV unterwegs“ mit den Sicherheitsaspekten „Leistungsfähigkeit“, „Gesundheit“, „Gewohnheiten“, „neue Regeln“, „Miteinander“ sowie „Sicht und Witterung“ zielführend in Zusammenhang gebracht.

Umsetzung

Ausgebildete Moderatorinnen und Moderatoren der DVR-Mitglieder ACE, ADAC, ARCD, BVF, DVW und VCD organisieren die Veranstaltungen und führen sie durch.

Zahlen

Moderatorinnen und Moderatoren:
ca. 350
Teilnehmende: ca. 70.000
Veranstaltungen: ca. 5.500

Aufbauseminare für Fahranfänger/innen (ASF)

Ziel

Erhöhung des Risikobewusstseins, Förderung eines angepassten, sicheren Fahrverhaltens, Strategieentwicklung.

Zielgruppe

Inhaber/innen einer Fahrerlaubnis auf Probe (Fahranfänger/innen), die erhebliche Zuwiderhandlungen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften innerhalb der zweijährigen Probezeit begangen haben.

Umsetzung

In Fahrschulen, deren Fahrlehrer/innen die entsprechende Seminarerlaubnis (§ 45 FahlrG) haben und in das Programm eingewiesen wurden (www.aufbauseminare.com).

Zahlen

Seminarleiter/innen: ca. 5.000
Teilnehmende: ca. 58.000
versendete TN-Hefte: 57.977

„Deine Wege“ Sichere Mobilität im betrieblichen und öffentlichen Bereich

Ziel

Senkung der Wege- und Dienstwegunfälle sowie der Arbeitsunfälle im Straßenverkehr, Verstärkung der betrieblichen und schulischen Verkehrssicherheitsarbeit, Abbau von Informationsdefiziten, Motivation zu partnerschaftlichem und sicherem Verhalten.

Zielgruppe

Berufstätige, Schüler/innen und Auszubildende in Betrieben, Ausbildungsstätten und Schulen unter besonderer Berücksichtigung von Risikogruppen; Führungskräfte und Multiplikatoren der Unfallversicherungsträger und aus Betrieben.

Inhalte

Alle relevanten Themen der Verkehrssicherheitsarbeit unter Berücksichtigung der häufigsten Unfallursachen wie Geschwindigkeit, Müdigkeit, Alkohol am Steuer, fehlende Sichtbarkeit, Ablenkung, Abstand werden bearbeitet. Wichtige Zusammenhänge aus den Bereichen Technik, Infrastruktur, Gesetze und Verhalten werden zielgruppenspezifisch und ganzheitlich aufbereitet.

Umsetzung

Beratung, Seminare, Trainings, Fahrsimulatoreinsätze, Veranstaltungen und Informationsmedien in Zusammenarbeit mit Unfallkassen, Berufsgenossenschaften, Deutscher Gesetzlicher Unfallversicherung, Betrieben und DVR-Mitgliedern. Aus- und Weiterbildung von Multiplikatoren, Zusammenarbeit mit Presse, Funk und Fernsehen (vgl. www.dvr.de/praevention) oder www.deinewege.info.

Zahlen

Moderatorinnen und Moderatoren: 68
Kontakte: ca. 60 Mio.

Kind und Verkehr

Ziel

Erhöhung der Sicherheit von Kindern, die zu Fuß, auf dem Rad unterwegs sind oder in Kraftfahrzeugen mitfahren.

Zielgruppe

Kinder im Vorschulalter, Eltern von Vorschulkindern, Erzieher/innen, Kraftfahrer/innen, Entscheidungsträger/innen in Politik und Verwaltung.

Umsetzung

Ausgebildete Moderatorinnen und Moderatoren der DVR-Mitglieder ACE, ADAC, ARCD, Deutsche Verkehrswacht, Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände und Verkehrsclub Deutschland (VCD) führen Veranstaltungen durch.

Zahlen

Moderatorinnen und Moderatoren: ca. 500
Teilnehmende Eltern: ca. 25.000
Teilnehmende Kinder: ca. 26.000
Veranstaltungen: ca. 4.200

Eco Safety Trainings

Ziel

Vermittlung einer sicheren und wirtschaftlichen Fahrweise im Realverkehr zur Vermeidung von Unfällen und Risikosituationen zur Reduzierung der unfallbedingten Ausfallzeiten und der Kosten für Unfälle durch den Auf- und Ausbau einer sicherheitsrelevanten Fahrkompetenz.

Zielgruppe

Arbeitnehmer/innen als betriebliche Vielfahrer/innen und alle Autofahrer/innen.

Inhalte

Praktische Anwendung und Erfahrungssammlung des Fahrens im Straßenverkehr und Anwendung mindestens der Kerntipps „Abstand vergrößern“, „Schwung nutzen“ und „Früh schalten“ unter Anwendung der Coachingmethode.

Umsetzung

Die Eco Safety Trainings werden im öffentlichen Straßenverkehr unter realen Bedingungen in folgenden vier didaktischen Konzeptionen angeboten:

- Individuelle Eco Safety Trainings/Einzeltraining (1 Stunde)
- Flexible Eco Safety Trainings (DD-Training / 1 Tag)
- Klassische Eco Safety Trainings (Gruppentraining 1/2 oder 1 Tag)
- Kombi Eco Safety Trainings (Transporter/Pkw-Coaching 1 Tag)

Kernelemente sind Zielvereinbarungen und standardisierte Feedbacksituationen in Verbindung mit aufbauenden Trainingssequenzen unter Nutzung der Coachingmethode. Die Umsetzung erfolgt ausschließlich durch zertifizierte Trainer (siehe www.ecosafety-training.de)

Zahlen

Trainer/innen: 95
Trainings: ca. 1.730

DVR-Vorstand

Stand: April 2019

Präsident

Prof. Dr. **Walter Eichendorf** */**
Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung – DGUV

Vizepräsidenten

Prof. **Kurt Bodewig** */**
Bundesminister a.D.
Präsident
Deutsche Verkehrswacht e.V. – DVW

Dipl.-Ing. **Clemens Klinke** */**
Mitglied des Vorstands
DEKRA SE

Manfred Wirsch */**
Vorstandsvorsitzender
Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung – DGUV

Mitglieder

Jörg Ahlgrimm
Dipl.-Ing.
Präsident
Europäische Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse e.V.

Dr. jur. **Thomas Almeroth**
Geschäftsführer
Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V. – VDIK

Rainer Armbruster *
Abteilungsleiter Arbeits- und Gesundheitsschutz Post & Paket Deutschland
Deutsche Post DHL Group

Ulrich Klaus Becker *
Rechtsanwalt und Notar a.D.
Vizepräsident für Verkehr
ADAC e.V.

Duygu Besli **
Geschäftsführerin
Automobilclub KRAFTFAHRER-SCHUTZ e.V.

Jürgen Bönninger *
Dipl.-Ing.
Geschäftsführer
FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH
Vorsitzender des DVR-Vorstandsausschusses
Fahrzeugtechnik

Prof. Dr. **Jürgen Brauckmann** **
Sprecher
Kommission Verkehrswesen
Verband der TÜV

Siegfried Brockmann *
Leiter Unfallforschung der Versicherer – UDV
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. – GDV

Ulrich Chiellino
Dipl.-Psych.
Leiter Verkehrspolitik
ADAC e.V.
Vorsitzender des DVR-Vorstandsausschusses
Junge Kraftfahrer

Dr. **Joachim Damasky**
Geschäftsführer
Verband der Automobilindustrie e.V. – VDA

Volker Enkerts **

Vorstandsvorsitzender
Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V.
DGUV

Dr. **Wolfgang Franz**
Vorsitzender der Landessektion
Sachsen-Anhalt
Bund gegen Alkohol und Drogen im
Straßenverkehr e.V. – B.A.D.S.

Stefan Heimlich **
Vorsitzender des Vorstands
Auto Club Europa e.V. – ACE

Dr. med. **Wolfram Hell**
Leiter Abteilung Verkehrssicherheit
Institut für Rechtsmedizin der
Ludwig-Maximilians-Universität München

Dr.-Ing. **Dieter-Lebrecht Koch**
MdEP
FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH

Dr. **Christoph Konrad**
Geschäftsführer
Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeugge-
werbe e.V. – ZDK

Christiane Leonard-Tiemann **
Hauptgeschäftsführerin
Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmer e.V. – bdo

Jürgen Menge
Ministerialrat
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,
Landwirtschaft und Weinbau
Rheinland Pfalz
Vorsitzender des DVR-Vorstandsausschusses
Verkehrstechnik

Michael Mertens
Erster Polizeihauptkommissar
stellv. Bundesvorsitzender
Gewerkschaft der Polizei

Prof. Dr. jur. **Dieter Müller** ***
Institut für Verkehrsrecht und
Verkehrsverhalten
Vorsitzender des Juristischen Beirats des DVR

Prof. Dr. med. **Michael Nerlich**
Direktor
Deutsche Gesellschaft für
Unfallchirurgie e.V.

Hans-Dieter Otto
Vizepräsident
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.

Dieter Quentin
Vorsitzender
Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände
e.V.

Dr. **Udo Schöpf**
Vorsitzender der Geschäftsführung
Berufsgenossenschaft Handel und Warenlo-
gistik – BGHW
Vorsitzender des DVR-Vorstandsausschusses
Erwachsene

Dörte Schramm
Abteilungsleiterin Politik und Regierungs-
beziehungen
Robert Bosch GmbH

Michael Schulze

MinDirig.
Thüringer Ministerium für Inneres und
Kommunales
Vertreter der Ständigen Konferenz
der Innenminister und -senatoren der Länder
IMK

Pierre-Enric Steiger *
Präsident
Björn Steiger Stiftung

Burkhard Stork **
Bundesgeschäftsführer
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
ADFC

Jan Holger Stock
Geschäftsführer
Unfallkasse Nord
Vorsitzender des DVR-Vorstandsausschusses
Kinder und Jugendliche

Prof. **Stefan Strick*****
Präsident
Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST

Rainer Wendt
Bundesvorsitzender
Deutsche Polizeigewerkschaft – DPoG
Mitglied des Bundesvorstands des Deutschen
Beamtenbundes

Dr. **Christoph Wilk** */**
MinDirig.
Abteilungsleiter Verkehr
Niedersächsisches Ministerium für
Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
Vertreter der Verkehrsministerkonferenz

Guido Zielke ***
MDir.
Leiter der Abteilung Straßenverkehr
Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur – BMVI

Dr. med. **Renate Zunft**
TÜV Nord Mobilität GmbH & Co. KG
Medizinisch-Psychologisches Institut
Vorsitzende des DVR-Vorstandsausschusses
Verkehrsmmedizin

Ehrenpräsident

Prof. **Manfred Bandmann**
Ehemaliger Geschäftsführer
Berufsgenossenschaftliche Unfallklinik Murnau
Ehemaliges Mitglied der Geschäftsführung
Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft
BG Bau

* Mitglied des Hauptausschusses
** Mitglied des Finanzausschusses
*** Ständiger Gast des Vorstands

Beirat für Fragen des Straßenverkehrsrechts Stand: April 2019

Vorsitzender

Prof. Dr. jur. **Dieter Müller**
Deutsche Polizeigewerkschaft – DPoLG

Beiratsreferent

DVR-Geschäftsstelle
Ass. iur. **Stefan Grieger**
Leiter des DVR-Hauptstadtbüros
Referatsleiter Politik und Recht

Mitglieder

Dr. **Guido Belger**
Abteilungsleiter Rechts- und Versicherungsfragen
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e. V. – BGL

Prof. Dr. **Claus Dieter Classen**
Lehrstuhl für Öffentliches Recht, Europa- und Völkerrecht
Rechts- und Staatswissenschaftliche Fakultät
Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald

Dr. **Peter Dauer**
Ltd. Reg.Dir. a.D.

RAin Dr. **Dela-Madeleine Halecker**
Akademische Mitarbeiterin am Lehrstuhl
Strafrecht, Strafprozessrecht und Kriminologie
Europa-Universität Viadrina

Prof. Dr. Dr. **Eric Hilgendorf**
Ordinarius für Strafrecht, Strafprozessrecht, Rechtstheorie, Informationsrecht und Rechtsinformatik
Universität Würzburg

Ass. iur. **Roland Huhn**
Referent Recht
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. – ADFC

Kurt Rüdiger Maatz
Richter am Bundesgerichtshof a.D.
Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr – B.A.D.S.

RA Dr. **Tibor Pataki**
Leiter Kraftfahrtversicherung, Kfz-Technik und Statistik
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. – GDV

Prof. Dr. **Alexander Roßnagel**
Leiter des Fachgebiets „Öffentliches Recht, insb. Umwelt- und Technikrecht“
Institut für Wirtschaftsrecht
Universität Kassel

RA Dr. **Markus Schäpe**
Leiter Juristische Zentrale des ADAC

RA Dr. **Kurt-Christian Scheel**
Geschäftsführer
Verband der Automobilindustrie e. V. – VDA

Prof. Dr. Dr. **Uwe Scheffler**
Lehrstuhl für Strafrecht, Strafprozessrecht und Kriminologie
Europa-Universität Viadrina

Dipl.-Psych. Dr. rer. nat. **Thomas Wagner**
Leiter Begutachtungsstelle für Fahreignung
DEKRA e. V. Dresden
Begutachtungsstelle für Fahreignung (BfF)

DVR-Vorstandsausschüsse Stand: April 2019

DVR-Vorstandsausschuss Erwachsene

Vorsitzender

Dr. **Udo Schöpf**
Vorsitzender der Geschäftsführung
Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik – BGHW

Stellvertretende Vorsitzende

Dr. **Tina Gehlert**
Fachbereichsleiterin Verkehrsverhalten
Unfallforschung der Versicherer – UDV
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. – GDV

Ausschussreferent

DVR-Geschäftsstelle
Kay Schulte
Schulpädagoge
Referatsleiter Unfallprävention – Wege und Dienstwege
Hauptstadtbüro Berlin

Mitglieder

Kurt Bartels
Fahrlehrer
1. stellv. Vorsitzender
Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.

Renate Bartelt-Lehrfeld**
Ass.jur.
MR'in
Leiterin des Referats StV 15
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI

Wolfgang Blindenbacher
Leitender Polizeidirektor a.D.
Leiter der DPoLG-Kommission Verkehr
Deutsche Polizeigewerkschaft im dbb – DPoLG

Bernd Brutscher
Polizeirat a.D.
Gewerkschaft der Polizei

Dr. **Don Milton DeVol**
Leiter Institut für Verkehrssicherheit des TÜV
Thüringen
Verband der TÜV e. V. – VdTÜV

Klaus Droxler
Direktor des Amtsgerichts a.D.
Mitglied des Vorstandes
Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e. V.

Helmut Ehnes

Dipl.-Ing.
Leiter Prävention
Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie – BG RCI

Nicolai Engel

Dipl.-Ök.
Geschäftsführer
Landesverkehrswacht Niedersachsen e. V.

Norbert Giesen

Stellvertretender Vorsitzender
Motor Presse Club e. V. – MPC

Matthias Haasper

Dipl.-Päd.
Forschungsleiter
Institut für Zweiradsicherheit e. V. – ifz

Rainer Hauck

Dipl.-Geogr.
Projektleitung „Pedelec statt Auto – aber sicher!“
Referent für Fundraising/Drittmittelbeauftragter
Verkehrsrubcl Deutschland e. V. – VCD

Oliver Heise

Dipl.-Ing., M. Sc.
Leiter Aufsichtsdienst
Unfallkasse Hessen

Dr. Hardy Holte*

Dipl.-Psych.
Referat U3 – Grundlagen des Verkehrs- und
Mobilitätsverhaltens
Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST

Karin Karrasch

Bundesverband der Motorradfahrer e. V. –
BVDM

Dr. Jörg Kubitzki

Dipl.-Psych.
Verkehrssicherheitsforscher
AZT Automotive GmbH/Allianz Zentrum
für Technik

Michael Laßok

Ass. jur.
Stellv. Geschäftsführer
Unfallkasse Berlin

Dominic Lyncker

Leiter Marketing | Kommunikation | Sport
Automobilclub von Deutschland e. V. – AvD

Dr. Karin Müller

Leiterin Fachbereich Mensch und Gesundheit
DEKRA Automobil GmbH

Karin Müller

Projektreferentin
Deutsche Verkehrswacht e. V. – DVW

RA Burkhard Nipper

Geschäftsführender Direktor
Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e. V.

Ina Papen

Referentin Fachgebiet Mechanische und Physi-
kalisches Gefährdungen
Präventionsabteilung
Berufsgenossenschaft Energie Textil
Elektro Medienerzeugnisse – BG ETEM

Wilfried Pukallus

Leitender Polizeidirektor a.D.
Vorstand für Verkehr/stellvertretender
Vorsitzender
ADAC Saarland e. V.

Olaf Salomon

Dipl.-Ing.
Geschäftsführer
Berufsbildungszentrum für den Straßenver-
kehr gGmbH – BBZ

Hans-Peter Schäfer

Leitender Polizeidirektor
Leiter des Referats D/3 - Straßenverkehr/
Straßenverkehrssicherheit
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit,
Energie und Verkehr des Saarlandes

Dr. Katja Schleinitz

Referentin Verkehrssicherheitsarbeit
TÜV/DEKRA arge tp 21 GbR

Annette Schubert

Dipl.-Ing.
Prävention
Berufsgenossenschaft Holz und Metall
BGHM

Dr. Markus Schumacher*

Dipl.-Psych.
Stellv. Referatsleiter U5 - Sicherheits-
konzeptionen, Sicherheitskommunikation
Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST

Klaus Schütte

Fachgruppenleiter Verkehr
Fortbildungszentrum Bautzen
Hochschule der Sächsischen Polizei (FH)

Christoph Stein

Leiter des Referats Arbeitssicherheit
Verwaltungs-Berufsgenossenschaft – VBG

Nina Wahn

Leitung Verkehrssicherheitsprogramme und
Verkehrserziehung (VSV)
Fachreferentin Verkehrspsychologie
Ressort Verkehr
ADAC e. V.

Jürgen Weingärtner

Dipl.-Volksw.
Deutscher Städte- und Gemeindebund

Daniel Wollenberg

Geschäftsführer Bezirksverwaltung Hamburg
Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft
Post-Logistik Telekommunikation – BG Verkehr

* alternierende Teilnahme

** Ständiger Gast

**DVR-Vorstandsausschuss
Fahrzeugtechnik****Vorsitzender****Jürgen Bönninger**

Dipl.-Ing.
Geschäftsführer
FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH

Stellvertretender Vorsitzender**Dr. rer. nat. Dipl.-Ing. Johann Gwehenberger**

Leiter Unfallforschung
AZT Automotive GmbH
Allianz Zentrum für Technik – AZT

Ausschussreferent

DVR-Geschäftsstelle
Welf Stankowitz
Dipl.-Ökonom
Referatsleiter Fahrzeugtechnik

Mitglieder**Jörg Ahlgrimm**

Dipl.-Ing.
Präsident
Europäische Vereinigung für Unfallforschung
und Unfallanalyse – EVU

Rolf Bergmann

Dipl.-Ing.
Fahrzeugsicherheit
Global Safety Affairs
Volkswagen AG

Dr. Oliver Brockmann

Mitglied des Vorstands
Bundesverband der freiberuflichen und
unabhängigen Sachverständigen
für das Kraftfahrzeugwesen e. V. – BVSK

Jens Bummel

Dipl.-Verwaltungswirt (FH)
Sachbearbeiter im Referat
Straßenverkehr, Verkehrssicherheit
Thüringer Ministerium für Infrastruktur und
Landwirtschaft

Christoph Diwo

Dipl.-Ing.
Technischer Leiter
Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation
freiberuflicher Kfz-Sachverständiger e. V. –
KÜS

Dr. rer. nat. Jost Christian Gail **

Referatsleiter „Aktive Fahrzeugsicherheit und
Fahrerassistenzsysteme“
Abteilung Fahrzeugtechnik
Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST

Oliver Helfrich

Dipl.-Ing.
Leiter Referat Technik/Kundendienst/Umwelt
Verband der Internationalen Kraftfahrzeugher-
steller e. V. – VDIK

Heiner Hunold

Dipl.-Ing.
Head of Regulatory Affairs
Division Chassis & Safety
Continental AG

Holger Kähler

Präventionsfeldkoordinator ÖPNV/Bahnen
Verwaltungsberufsgenossenschaft – VBG

Günther Karneth

Ministerialrat
Leiter des Referates III B2
Ministerium für Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen

Dr.-Ing. Reinhard Kolke

Leiter Test und Technik
ADAC e. V.

Tobias Kothy

Referent Recht/Wirtschaft
Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmer e. V. – bdo

Dr.-Ing. Matthias Kühn

Leiter Bereich Fahrzeugsicherheit
Abteilung Unfallforschung
Unfallforschung der Versicherer – UDV
Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V. – GDV

Dr.-Ing. Achim Kuschevski

Institutsleiter
Institut für Zweiradsicherheit e. V. – ifz

Dr. Max Lang

Leiter Technik
K & M / Technik, Test, Sicherheit
Österreichischer Automobil-, Motorrad- und
Touringclub – ÖAMTC

Gerd Lindemann

Dipl.-Ing.
Industrial Standards and Government
Regulations
Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA

Uwe Möhrstädt

Dipl. Ing.
Leiter Abteilung Technik
Verband der Automobilindustrie e. V. – VDA

Gerhard Müller

Dipl.-Ing.
Mitglied der Geschäftsleitung
TÜV SÜD Auto Service GmbH

Walter Niewöhner

Senior Expert International Committees
DEKRA e. V.

Prof. Dr. rer. biol. hum. Dipl.-Ing.

Steffen Peldschus

Abteilungsleiter Biomechanik und
Unfallforschung
Ludwig-Maximilians-Universität München

Dr.-Ing. Erwin Petersen

Vizepräsident der
Landesverkehrswacht Niedersachsen e. V.

Dr.-Ing. Klaus Ruff

Stv. Leiter des Geschäftsbereichs Prävention
BG Verkehr

Dr.-Ing. Klaus Scheuerer

Abt. EG - 80
Bayrische Motorenwerke AG – BMW

Gert K. Schleichert

Dipl.-Ing.
Abteilungsleiter Auto und Verkehr
Auto Club Europa e. V. – ACE

Stefan Schlesinger

Leiter Fahrzeugtechnik/Partnernetze
Automobilclub von Deutschland e. V. – AvD

Norbert Schneider

Dipl.-Ing.
Technischer Aufsichtsbeamter
Berufsgenossenschaft Energie Textil
Elektro Medienerzeugnisse – BG ETEM

Thorsten Schneider

Dipl.-Betriebsw. (FH)
Senior Expert Technical Standardization and
Regulatory Affairs
Robert Bosch GmbH

Dieter Schoch

Dipl. rer.pol.
Automotive Regulatory Strategy Emissions &
Safety Commercial Vehicles, HPC 384
Daimler AG

Roger Schwarz

Dipl.-Ing.
Abteilungsleiter Technik
Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik
und Entsorgung e. V. – BGL

Rainer Süßbier

Technischer Leiter der Überwachungs-
organisation
Gesellschaft für technische Überwachung
GTÜ

Dietmar Zänker

Prokurist
Bereichsleiter Cars, Truck und Training
Berufsbildungszentrum Nordhausen gGmbH
BBZ

* alternierende Teilnahme

** Ständiger Gast

DVR-Vorstandsausschuss Kinder und Jugendliche

Vorsitzender

Jan Holger Stock

Geschäftsführer
Unfallkasse Nord

Stellvertretender Vorsitzender

Thomas Adrian

Fachgebietsleiter Landesbetrieb Verkehr (LBV)
Freie und Hansestadt Hamburg

Ausschussreferent

DVR-Geschäftsstelle

Andreas Bergmeier

Dipl.-Päd.
Referatsleiter Kinder und Jugendliche

Mitglieder

Dr. Dagmar von Braunschweig

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,
Landwirtschaft und Weinbau des Landes
Rheinland-Pfalz

Katharina Buchholz

Unfallforschung der Versicherer – UDV
Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V. – GDV

Sabine Bünger

Prävention und Arbeitsschutz
Unfallkasse Nord

Hans-Jürgen Feldhusen

Vorstand für Verkehr und Technik
ADAC Schleswig-Holstein e. V.

Melanie Gallner

Referentin
Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e. V.
DGUV

Horst-Heinrich Gerbrand

Beigeordneter
Deutscher Städte- und Gemeindebund –
DStGB

Frank Hahn

Resort Verkehr – Verkehrssicherheitspro-
gramme und Verkehrserziehung (VSV)
ADAC e. V.

Daisy Heisch

Teamleiterin gewerbliche Verkehrssicherheit /
QMB
Auto Club Europa e. V. – ACE

Dierk Hellbernd

DEGENER Verlag GmbH

Diana Hollmann

Referat IV B2
Ministerium für Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen

Susanne Holocher

Referat U3 – Verkehrspsychologie, Verkehrs-
pädagogik
Bundesanstalt für Straßenwesen – BAS

Dr. Christoph Konrad

Geschäftsführer des Hauptstadtbüros
Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuge-
werke e. V. – ZDK

Jürgen Kopp

2. stellv. Vorsitzender der Bundesvereinigung
der Fahrlehrerverbände e. V. – BVF

Holger Küster

Automobil-Club Verkehr e. V. – ACV

Hans-Georg Marmit

Leiter Presse
Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation
freiberuflicher Kfz-Sachverständiger e. V. – KÜS

Anika Meenzen

Referentin für Radverkehr und
Mobilitätsbildung
Verkehrsclub Deutschland e. V. – VCD

Dr. Nicola Neumann-Opitz **

Dipl.-Päd.
Oberregierungsrätin
Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur – BMVI

Susanne Osing

Dipl.-Päd.
Landesverkehrswacht Niedersachsen e. V.

Heidi Palatinusch

Aufsichtsperson
Referentin für Verkehrserziehung
Abt. Prävention
Unfallkasse Baden-Württemberg

Manfred Schaffer

Automobilclub KRAFTFAHRER-SCHUTZ e. V.

Peter Schlanstein

Vizepräsident der Landesverkehrswacht
NRW e. V.

Marion Seidenberger

Verkehrspsychologin
Österreichischer Automobil-, Motorrad- und
Touring Club – ÖAMTC

Katja Seßlen

Aufsichtsperson
Kommunale Unfallversicherung Bayern – KUVB

Heike Stanowski

Referat Sport und Bewegungsförderung
Abteilung Prävention
Unfallkasse Rheinland-Pfalz

Reiner Strauch

Bundesverband Deutscher Omnibus-
unternehmen e. V. – bdo

Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher

Forschungs- und Informationszentrum
Mensch-Technik-Straßenverkehr

Ewald Ternig

Polizeihauptkommissar
Gewerkschaft der Polizei – GdP

Nina Tzschenke

Deutsche Verkehrswacht e. V. – DVW

Stephan Wassmuth

Bundeselternrat e. V.

Thomas Wittschurky

Geschäftsführer
Feuerwehr-Unfallkasse Niedersachsen – FUK

Christian Wolf

Stellv. Generalsekretär
Auto- und Reiseclub Deutschland – ARCD

Dr. Jan Zeibig

KRAVAG-SACH Versicherung des Deutschen
Kraftverkehrs VaG

DVR-Vorstandsausschuss Junge Kraftfahrer

Vorsitzender

Ulrich Chiellino

Dipl.-Psych.
Leiter Verkehrspolitik
ADAC e.V.

Stellvertretender Vorsitzender

Mathias Rüdell

Dipl.-Ing.
Geschäftsführer
TÜV I DEKRA arge tp 21 GbR

Ausschussreferent

DVR-Geschäftsstelle
Hendrik Pistor
Politologe/Journalist M.A.
Referatsleiter Junge Kraftfahrer

Mitglieder

Andreas Ahrens

Dipl.-Ing., Oberstleutnant
Ltr. Abteilung Führung
Zentrum Kraftfahrwesen der Bundeswehr

Michael Bahr **

Dipl.-Soz.-Wiss.
Referat U1
Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST

Renate Bartelt-Lehrfeld **

Ass.jur.
MR'in
Leiterin des Referats StV 15
Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur – BMVI

Karsten Becker

MdL
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr

Bianca Bredow

Geschäftsführerin
Forschungs- und Innovationszentrum „Mensch
- Technik - Straßenverkehr“

Bernd Brenner

1. Vorsitzender
Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrer-
ausbildungsstätten – BAGFA e.V.

Frank Bödeker

Produktmanager
Automobilclub von Deutschland e.V. – AvD

Katharina Buchholz **

MA
GDV e.V., Unfallforschung der Versicherer
UDV

Ina Giljohann

Geschäftsführerin Verlag Heinrich Vogel
Springer Transport Media Schweiz GmbH

Tim Hey

Stellvertretender Geschäftsführer
Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.

Manfred Huckschlag

Mitglied des Vorstands
Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V.

Karlheinz Kalenberg

Geschäftsführer
Verband für Sicherheit, Gesundheit und
Umweltschutz bei der Arbeit e.V. – VDSI

Wolfgang Klein

Dipl.-Ing
Leiter Verkehrssicherheit
TÜV Rheinland Akademie GmbH
TÜV Rheinland Group

Johann Kralik

Regierungsdirektor
Sachgebiet/C4-Straßenverkehrsrecht
Bayerisches Staatsministerium des Innern,
Sport und Integration

Dr.-Ing. Roland Krause

Bereichsleiter
Grundlagen Prüfwesen
DEKRA Automobil GmbH

Hans-Dieter Otto

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung e.V. – BGL

Dieter Quentin

Bundesvorsitzender
Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände
e.V.

Gerrit Reichel

Verkehrspolitischer Pressesprecher
Automobil-Club Verkehr – ACV

Hans-Joachim Reimann

Chefredakteur
Degener Verlag GmbH

Janine Rettig

Abt. Auto + Verkehr
Auto Club Europa e.V. – ACE

Hermann Schenk

Mitglied des Vorstands
Verband der Motorjournalisten e.V. – VdM

Thomas Schreiner

Pressesprecher und Chefredakteur ARCD
Clubmagazin „Auto & Reise“
Auto- und Reiseclub Deutschland e.V. – ARCD

Wolfgang Stern

Assessor des Lehramts
2. Vorsitzender
Institut für angewandte Verkehrspädagogik
e.V. – avp

Ulrich Süßner

Dipl.-Phys.
Leiter Referat Verkehrssicherheit
und Transport
Berufsgenossenschaft Handel und
Warenlogistik – BGHW

Heinz Albert Stumpen

Dozent
Deutsche Hochschule der Polizei,
Fachgebiet II 4 Verkehrswissenschaft und
Verkehrspsychologie

Ulrich Süßner

Dipl.-Phys.
Leiter Referat Verkehrssicherheit und
Transport
Berufsgenossenschaft Handel und
Warenlogistik – BGHW

Rüdiger Szameitat

Vorstandsmitglied, Aus- und
Fortbildungsbeauftragter
Landesverkehrswacht Baden-Württemberg

Sebastian Ulrich

Dipl. Päd.
Geschäftsführer
Verkehrswacht Hamburg e.V.

André Vallese

Leiter Kommunikation
Institut für Zweiradsicherheit e.V.

Simon Wagner

Projektreferent Junge Fahrer und
Fahrsicherheitstrainings
Deutsche Verkehrswacht e.V. – DVW

Marc-Philipp Waschke

Referent Fahrerlaubnis & Fahreignung
VdTÜV - Verband der TÜV e.V.

Ulrich Zilt

Stabstelle Zukunft der Prävention
Berufsgenossenschaft Holz und Metall –
BGHM

** Ständiger Gast

DVR-Vorstandsausschuss Verkehrstechnik

Vorsitzender

Jürgen Menge

Ministerialrat
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,
Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz

Stellvertretender Vorsitzender

Jörg Ortlepp

Dipl.-Ing.
Leiter Verkehrsinfrastruktur
Unfallforschung der Versicherer – UDV
Gesamtverband der Deutschen Versicherungs-
wirtschaft e.V. – GDV

Ausschussreferent

DVR-Geschäftsstelle
Dr. rer. soc. **Detlev Lippard**
Referatsleiter Straßenverkehrstechnik

Mitglieder

Dr. Werner Andres
Leiter Abteilung Verkehrssicherheit
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.

Gregor Becker
Dipl.-Ing.
Leiter Fachabteilung Verkehrszeichen
Industrieverband Straßenausstattung e.V. – IVSt

Werner Bicker
Vorsitzender
Verband der Motorjournalisten e.V. – VdM

Olaf Biethan
Bundesverband der Motorradfahrer e.V.
BDVM

Roswitha Bothe
Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.

Rudolf Broer
Geschäftsführer
RTB GmbH & Co. KG

Marc Elxnat
Referatsleiter
Kommunalwirtschaft, Verkehr, öffentliche
Dienstleistungen in Europa, Beihilfen
Deutscher Städte- und Gemeindebund

Magnus von Canstein
Manager Public Affairs
Autobahn Tank & Rast Gruppe GmbH & Co. KG

Michael Fischer
Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post
- Logistik Telekommunikation - BG Verkehr

Oliver Fischer
Dipl.-Ing.
Leiter Prävention der Bezirksverwaltung
Dresden – VBG

Thomas Förster
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr

Volker Fürbeth
Europäische Vereinigung für Unfallforschung
und Unfallanalyse e.V. – EVU

Melissa Gómez
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
ADFC

Dr. Christoph Hecht
Verkehrspolitik
ADAC e.V.

Wulf Hoffmann
Deutsche Polizeigewerkschaft – DPoG

Thomas Hölzl
Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau
und Verkehr

Michaela Hopf
Sicherheitsmanagement
Deutsche Bahn AG

Dr. rer. nat. **Sandra Jacobi** *
Oberregierungsrätin
Referat V3 - Umweltschutz
Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST

Bernhard Knoop
Abteilung Verkehr & Technik
ADAC Mittelrhein e.V.

Holger Kunz
Projects Economy & Transportation
External Affairs
Daimler AG

Ulrich Malburg
Dipl.-Ing.
Ministerialrat
Ministerium für Verkehr des
Landes Nordrhein-Westfalen

Stefan Matena *
Referat StB 11 – Straßenverkehrstechnik,
Straßeninfrastruktursicherheit, Straßenbe-
triebsmanagement
Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur – BMVI

Marcel Mühlich
Berater Technik, Verkehr und Umwelt
ACE Auto Club Europa e.V.

Michael Müller-Görnert
Verkehrsclub Deutschland e.V. – VCD

David Nosé
Abteilung Technik, Test, Sicherheit
Österreichischer Automobil-, Motorrad- und
Touringclub – ÖAMTC

Gerhard Scholl
Dipl.-Ing.
Ministerialrat
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Daniel Scholz-Stein
Geschäftsführer Vertrieb
VITRONIC GmbH

Dr. Volker Schott
Verband der Automobilindustrie - VDA

Benno Schrief
Dipl.-Betriebswirt
Projektleitung Strategischer Vertrieb
Deutschland - Österreich - Schweiz
JENOPTIK Robot GmbH

Werner Sporleder
Vorstandsvorsitzender
Senator der Wirtschaft
Verkehrssicherungszentrum
B.A.S Verkehrstechnik AG

Prof. Dr. **Gunter Zimmermeyer**
Deutsche Verkehrswacht e.V. – DVW

* Ständiger Gast

DVR-Vorstandsausschuss Verkehrsmedizin

Vorsitzende

Dr. med. **Renate Zunft**
TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG
Medizinisch-Psychologisches Institut

Stellvertretender Vorsitzender

Dr. med. **Christopher Spering**
Deutsche Gesellschaft für Unfallchirurgie
DGU

Ausschussreferentin

DVR-Geschäftsstelle
Jacqueline Lacroix
Dipl.-Geographin
Referatsleiterin Europa und Verkehrsmedizin

Mitglieder

Dr. med. **Martina Albrecht***/**
Oberregierungsrätin Referat U3
Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST

Dr. **Kerstin Auerbach***/**
Regierungsrätin
Referat U3
Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST

Prof. Dr. **Thomas Daldrup**
Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßen-
verkehr e.V. – B.A.D.S.

Frank Drescher**
Leiter Rettungsdienst Bayern/Thüringen
Maltesser Hilfsdienst gemeinnützige GmbH

Dr. med. habil. **Thomas Friedrich**
DEKRA

Dr. med. **Wolfram Hell**
Institut für Rechtsmedizin
Ludwig-Maximilians-Universität München

Dr. **Manuela Huetten**
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – VDV

Dr.-Ing. **Axel Malczyk**
Unfallforschung der Versicherer – UDV
Gesamtverband der Deutschen Versicherungs-
wirtschaft e.V. – GDV

Dr. med. **Georg Meyer****
B.A.D. Gesundheitsvorsorge und
Sicherheitstechnik GmbH

Prof. Dr. **Michael Nerlich**
Deutsche Gesellschaft für Unfallchirurgie
–DGU

Dr. med. **Birger Neubauer**
Geschäftsbereich Prävention
Hauptabteilung Gesundheitsschutz
Berufsgenossenschaft für Transport und
Verkehrswirtschaft – BG Verkehr

Prof. Dipl.-Ing. **Dietmar Otte**
Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.

Dr. med. **Sigfried Sandner**
Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst
und Wohlfahrtspflege – BGW

Peter Schlanstein
Gewerkschaft der Polizei

Dirk Scholtysik
Unfallbegutachtung, Soziale Teilhabe, Pflege,
Psychische Störungen
Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
DGUV

Ulich Schreiner
Björn Steiger Stiftung

Prof. Dr. **Peter Sefrin****
Arbeitsgemeinschaft der in Bayern tätigen
Notärzte e.V. – agbn

Michael Sommer
Verband der Motorjournalisten – VDM

Prof. Dr. Dr. **Reinhard Urban****
Institut für Rechtsmedizin
Johannes Gutenberg-Universität Mainz

Bettina Velten
Product Management Interlock
Dräger Safety AG & Co. KGaA

Juliane Zschorlich
Fachreferentin für Verkehrsmedizin
Resort Verkehr – Bereich Verkehrspolitik
ADAC e.V.

* alternierende Teilnahme
** Ständiger Gast

DVR-Geschäftsstelle

Stand: April 2019

Geschäftsführung und Geschäftsbereiche

Geschäftsführung

Christian Kellner
Dipl.-Päd.
Hauptgeschäftsführer

Ute Hammer
Dipl.-Psych.
Geschäftsführerin

Politik, Recht und Presse

Julia Fohmann
Politikwissenschaften M.A.
Pressesprecherin
Referatsleiterin Presse
Hauptstadtbüro Berlin

Stefan Grieger
Ass. jur.
Referatsleiter Politik und Recht
Leitung Hauptstadtbüro Berlin

Tanja Hohenstein
Internationale Beziehungen M.A.
Referentin Public Affairs
Hauptstadtbüro Berlin (bis 31.08.2019)

Jonas Hurlin
Dipl.-Pol.
Referent Public Affairs
Hauptstadtbüro Berlin

Jacqueline Lacroix
Dipl.-Geographin
Referatsleiterin Europa und Verkehrsmedizin

Öffentlichkeitsarbeit

Anna-Sophie Börries
Kommunikationsmanagement M.Sc.
Referentin Kampagne gegen Müdigkeitsunfälle
Referentin Kampagne gegen Dooringunfälle
Öffentlichkeitsarbeit Initiativen/Veranstaltungen

Carla Bormann
Historikerin M.A.
Referatsleiterin Öffentlichkeitsarbeit
Kampagnen/Medienarbeit
stellv. Pressesprecherin

Sandra Demuth
Germanistin M.A.
Referatsleiterin Öffentlichkeitsarbeit
Initiativen/Veranstaltungen

Mensch

Jürgen Bente
Referatsleiter
Fahrpraktische Programme

Rudolf Bergen
Verkehrswirtschaftsingenieur B.Sc.
Referent Fahrrad- und Pedelec-mobilität
Unfallprävention – Wege und Dienstwege

Andreas Bergmeier
Dipl.-Päd.
Referatsleiter Kinder und Jugendliche

Torsten Buchmann
Sozialwissenschaften M.A.
Referatsleiter Ältere Menschen
Hauptstadtbüro Berlin

Jacqueline Lacroix
Dipl.-Geographin
Referatsleiterin Europa und Verkehrsmedizin

Marita Menzel
Psychologin M.Sc.
Referentin Aus- und Weiterbildung
Unfallprävention – Wege und Dienstwege
Hauptstadtbüro Berlin

Hendrik Pistor
Politologe/Journalist M.A.
Referatsleiter Junge Kraftfahrer
Hauptstadtbüro Berlin

Nina Ludolphi
Medienwissenschaft/Medienrecht B.A.
Referentin BF17-Kampagne
Junge Kraftfahrer
Hauptstadtbüro Berlin

Olivera Scheibner
Referentin Integration und Migration
Unfallprävention – Wege und Dienstwege
Hauptstadtbüro Berlin

Kay Schulte
Schulpädagoge
Referatsleiter
Unfallprävention – Wege und Dienstwege
Hauptstadtbüro Berlin

Technik

Dr. rer. soc. **Detlev Lipphard**
Referatsleiter Straßenverkehrstechnik

Welf Stankowitz
Dipl.-Ökonom
Referatsleiter Fahrzeugtechnik

Personal und Zentrale Dienste

Barbara Gillissen
Ass. jur.
Referatsleiterin Personal und Zentrale Dienste

Haushalt und Finanzen

Dirk Zeisler
Dipl.-Ökonom
Referatsleiter Haushalt und Finanzen
Hauptstadtbüro Berlin

Büro Bonn
Auguststraße 29
53229 Bonn

Hauptstadtbüro Berlin
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin

Angeschlossene Gesellschaft

**VKM - Verkehrssicherheit
Media & Konzept GmbH**
Auguststraße 29
53229 Bonn

Gesa Ristock
Medien und politische Kommunikation M.A.
Geschäftsführerin VKM

DVR-Mitglieder

Stand: Mai 2019

A

AachenMünchener Versicherung AG AachenMünchener-Platz 1 52064 Aachen	ADAC Nordbaden e. V. Steinhäuserstraße 22 76135 Karlsruhe	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen „Kavalier der Straße“ im DVR e. V. c/o Dr. Gernot Sittner Kraillinger Weg 15 82061 Neuried
AASP GmbH Alliance Automobile Safety Partners Märkisches Ufer 28 10129 Berlin	ADAC Pfalz e. V. Europastraße 1 67433 Neustadt	ARCD – Auto- und Reiseclub Deutschland Oberntiefer Straße 20 91438 Bad Windsheim
ACE Auto Club Europa e. V. Schmidener Straße 227 70374 Stuttgart	ADAC Saarland e. V. Untertürkheimer Straße 39-41 66117 Saarbrücken	ARCD Verkehrssicherheits GmbH Oberntiefer Straße 20 91438 Bad Windsheim
ACE Wirtschaftsdienst GmbH Schmidener Straße 227 70374 Stuttgart	ADAC Südbaden e. V. Am Predigertor 1 79098 Freiburg	Audi AG Abteilung I/EK-5 85045 Ingolstadt
ACV Automobil-Club Verkehr Bundesrepublik Deutschland Theodor-Heuss-Ring 19-21 50668 Köln	ADAC Württemberg e. V. Am Neckartor 2 70190 Stuttgart	Audimax GmbH Bildung & Events Pastor-Niemöller-Platz 12 13156 Berlin
ADAC – Allgemeiner Deutscher Automobil Club e. V. Hansastraße 19 80686 München	ADAC-Verkehrssicherheitskreis Bayern e. V. Äußere Sulzbacher Straße 98 90491 Nürnberg	auto, motor und sport Driving Center Groß Dölln GmbH Zum Flugplatz 17268 Templin OT Groß Dölln
ADAC Hansa e. V. Amsinckstraße 39/41 20097 Hamburg	ADAC-Verkehrssicherheitskreis Nordrhein-Westfalen e. V. Luxemburger Straße 169 50939 Köln	auto, motor und sport Fahrsicher- heitszentrum am Nürburgring GmbH & Co. KG An der B 258 53520 Nürburg/Eifel
ADAC Hessen-Thüringen e. V. Lyoner Straße 22 60528 Frankfurt	ADAC-Verkehrssicherheitskreis Schleswig-Holstein e. V. Saarbrückenstraße 54 24114 Kiel	Autobahn Tank & Rast GmbH Andreas-Hermes-Straße 7-9 53175 Bonn
ADAC Mittelrhein e. V. Viktoriastraße 15 56068 Koblenz	ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. Mohrenstraße 69 10117 Berlin	Autostadt GmbH Stadtbrücke 38440 Wolfsburg
ADAC Niedersachsen/Sachsen- Anhalt e. V. Lübecker Straße 17 30880 Laatzen	Allianz Deutschland AG Dieselstraße 6 85774 Unterföhring	
	Allianz pro Schiene e. V. Reinhardtstraße 31 10117 Berlin	

AvD – Automobilclub von
Deutschland e. V.
Goldsteinstraße 237
60528 Frankfurt

B

B.A.S. Verkehrstechnik AG
Hoher Holzweg 44
30966 Hemmingen

BASF SE
GUS/W Personen- und
Veranstaltungsschutz
Carl-Bosch-Straße 38
67056 Ludwigshafen

BAYER PLUS
Fahrschulbetriebe GmbH
Wagnerstraße 6
89077 Ulm

Bayerische Motoren-Werke AG
Petuelring 130
80788 München

Berufsbildungszentrum für den
Straßenverkehr GmbH – BBZ
Freiherr-vom-Stein-Straße 33
99734 Nordhausen

Berufsgenossenschaft der
Bauwirtschaft BG BAU
Hildegardstraße 29/30
10715 Berlin

Berufsgenossenschaft Energie
Textil Elektro Medienerzeugnisse
BG ETEM
Gustav-Heinemann-Ufer 130
50968 Köln

Berufsgenossenschaft für Gesund-
heitsdienst und Wohlfahrtspflege
BGW
Pappelallee 35-37
22089 Hamburg

Berufsgenossenschaft Handel und
Warenlogistik – BGHW
Hauptverwaltung
M5, 7
68161 Mannheim

Berufsgenossenschaft Holz und
Metall – BGHM
Isaac-Fulda-Allee 18
55124 Mainz

Berufsgenossenschaft Nahrungs-
mittel und Gastgewerbe – BGN
Dynamostraße 7-11
68165 Mannheim

Berufsgenossenschaft Rohstoffe
und chemische Industrie – BG RCI
Kurfürsten-Anlage 62
69115 Heidelberg

Berufsgenossenschaft
Verkehrswirtschaft
Post-Logistik Telekommunikation
BG VERKEHR
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg

Berufsgenossenschaftliche
Bildungsstätte Linowsee e. V.
Linowsee 1
16831 Reinsberg OT Linowsee

Biker-Akademie
Westernoher Straße 29a
56477 Rennerod

Biker Union e. V.
Fuchstanzweg 19
65760 Eschborn

Björn Steiger Stiftung
Stiftung bürgerlichen Rechts
Petristraße 12
71364 Winnenden

Robert Bosch GmbH
Robert-Bosch-Platz 1
70839 Gerlingen-Schillerhöhe

BAVC-Bruderhilfe e. V.
Karthäuserstraße 3a
34117 Kassel

Bund gegen Alkohol und Drogen im
Straßenverkehr e. V. – B.A.D.S.
Arnold-Heise-Straße 26
20249 Hamburg

Bundesanstalt Technisches Hilfswerk
Provinzialstraße 93
53127 Bonn

Bundesarbeitsgemeinschaft der
Fahrlehrer-Ausbildungsstätten e. V.
BAGFA
Lärchenstraße 139a
65933 Frankfurt

Bundesarbeitsgemeinschaft für
Sicherheit und Gesundheit bei der
Arbeit e. V. – BASI
Alte Heerstraße 111
53757 Sankt Augustin

Bundeselternrat
Geschäftsstelle
Bernauer Straße 100
16515 Oranienburg

Bundesländer:

· Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart

· Freistaat Bayern
Bayerisches Staatsministerium
des Innern, für Bau und Verkehr
Odeonsplatz 3
80539 München

· Berlin
Senatsverwaltung für Umwelt,
Verkehr und Klimaschutz
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

- Brandenburg
Ministerium für Infrastruktur
und Landesplanung
Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
14467 Potsdam
 - Freie Hansestadt Bremen
Senat für Inneres
Contrescarpe 22-24
28203 Bremen
 - Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Inneres und Sport
Johanniswall 4
20095 Hamburg
 - Hessen
Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landes-
entwicklung
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden
 - Mecklenburg-Vorpommern
Ministerium für Energie, Infra-
struktur und Digitalisierung
Schlossstraße 6-8
19053 Schwerin
 - Niedersachsen
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit,
Verkehr und Digitalisierung
Friedrichswall 1
30159 Hannover
 - Nordrhein-Westfalen
Ministerium für Verkehr
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
 - Rheinland-Pfalz
Ministerium für Wirtschaft, Ver-
kehr, Landwirtschaft und Weinbau
Stiftsstraße 9
55116 Mainz
 - Saarland
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit,
Energie und Verkehr
Franz-Josef-Röder-Straße 17
66119 Saarbrücken
 - Freistaat Sachsen
Staatsministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr
Wilhelm-Buck-Straße 2
01097 Dresden
 - Sachsen-Anhalt
Ministerium für Landesentwicklung
und Verkehr
Turmschanzenstraße 30
39114 Magdeburg
 - Schleswig-Holstein
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,
Arbeit, Technologie und Tourismus
Düsternbrooker Weg 94
24105 Kiel
 - Freistaat Thüringen
Ministerium für Infrastruktur und
Landwirtschaft
Werner-Seelenbinder-Straße 8
99096 Erfurt
 - Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur – BMVI
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
 - Bundesverband der freiberuflichen
und unabhängigen Sachverstän-
digen für das Kraftfahrzeugwesen
e. V. – BVS
Menzelstraße 5
14467 Potsdam
 - Bundesverband der Motorradfahrer
e. V. – BVDM
Claudius-Dornier-Straße 5b
50829 Köln
 - Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmer e. V. – BDO
Reinhardtstraße 25
10117 Berlin
 - Bundesverband Güterkraftverkehr,
Logistik und Entsorgung e. V. – BGL
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt
 - Bundesvereinigung der Deutschen
Arbeitgeberverbände – BDA
Breite Straße 29
10178 Berlin
 - Bundesvereinigung der
Fahrlehrerverbände e. V. – BVF
Alboinstraße 56
12103 Berlin
- C**
- Continental AG
Büttnerstraße 25
30165 Hannover
- D**
- Daimler AG
Mercedesstraße 137
70332 Stuttgart
 - Degener Verlag GmbH
Ikarusallee 34
30179 Hannover
 - DEKRA SE
Handwerkstraße 15
70565 Stuttgart
 - Deutsche Bahn AG
Sicherheit (TQs)
Karlstraße 6
60329 Frankfurt
 - Deutsche Beamtenversicherung AG
c/o AXA Konzern AG
Colonia-Allee 10-20
51067 Köln

Deutsche Gesellschaft für Orthopädie und Unfallchirurgie e.V. – DGOU
Straße des 17. Juni 106-108
10623 Berlin

Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.
c/o Institut für Rechtsmedizin
der Universität Ulm
Prittwitzstraße 6
89075 Ulm

Deutsche Gesetzliche
Unfallversicherung – DGUV
Glinkastraße 40
10117 Berlin

Deutsche Hochschule der Polizei
DHPol
Zum Roten Berge 18-24
48165 Münster

Deutsche Polizeigewerkschaft im
DBB – DPoIG
Bundesleitung
Friedrichstraße 169/170
10117 Berlin

Deutsche Post AG
Charles-de-Gaulle-Straße 20
53113 Bonn

Deutsche Verkehrswacht e.V. – DVW
Budapester Straße 31
10787 Berlin

Deutsche Verkehrswissenschaftliche
Gesellschaft e.V. – DVWG
Weißenburger Str. 16
13595 Berlin

Deutscher Gewerkschaftsbund
DGB
Bundesvorstand
Abt. Sozialpolitik
Henriette-Herz-Platz 2
10178 Berlin

Deutscher Jagdverband e.V. – DJV
Chausseestraße 37
10115 Berlin

Deutscher Kinderschutzbund e.V.
DKSB
Bundesgeschäftsstelle
Schöneberger Straße 15
10963 Berlin

Deutscher Landkreistag
Lennéstraße 11
10785 Berlin

Deutscher Städte- und Gemeindebund
Dezernat für Wirtschaft und Verkehr
Marienstraße 6
12207 Berlin

Deutscher Städtetag Berlin
Hausvogteiplatz 1
10117 Berlin

Deutscher Verkehrsgerichtstag
Deutsche Akademie für
Verkehrswissenschaft e.V.
Baron-Voght-Straße 106a
22607 Hamburg

Deutsches Institut für Qualitätsförderung e.V. – DIQ
Bismarckstraße 37
66121 Saarbrücken

Dittmeier Versicherungsmakler
GmbH
Kaiserstraße 23
97070 Würzburg

Dräger Safety AG & Co. KGaA
Revalstraße 1
23560 Lübeck

DWA Racing GmbH & Co. KG
Bramstedter Kirchweg 80
27211 Bassum

E

ECCLESIA Versicherungsdienst
GmbH
Klingenbergstraße 4
32758 Detmold

etropolis Motorsport Arena
Oscherleben GmbH
Motopark Allee 20-22
39387 Oscherleben

Eugen-Otto-Butz-Stiftung
Krabbenburg 3
40723 Hilden

Europäische Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse e.V.
EVU

Ländergruppe Deutschland
Am Flugplatz 4
23560 Lübeck

EvoBus GmbH
Mercedesstraße 127/6
70327 Stuttgart

F

F&T LaSiSe gGmbH
Auf der Koppel 100
59379 Selm

Fahrlehrerversicherung Verein a. G.
Mittlerer Pfad 5
70499 Stuttgart

Fahrschule Schobloch und
Sicherheitstraining Bodensee
Inselwiesen 1
88636 Illmensee

Fahrsicherheitszentrum
Baden Airpark GmbH & Co KG
Victoria Boulevard E 100
77836 Rheinmünster

Feuerwehr-Unfallkasse
Niedersachsen – FUK
Bertastraße 5
30159 Hannover

FIZ – MTS GmbH
Forschungs- und Innovationszentrum
„Mensch – Technik – Straßenverkehr“
Staffelder Dorfstraße 19
16766 Kremmen OT Staffelde

FlixBus Dach GmbH
Karl-Liebknecht-Straße 29
10178 Berlin

Ford-Werke GmbH
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln

forum fahrsicherheit – LGVF e. V.
Sonnenweg 5
34576 Homberg

Fraport AG
Frankfurt Airport
60547 Frankfurt

FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH
Wintergartenstraße 4
01307 Dresden

G

Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V. – GDV
Wilhelmstraße 43/43 G
10117 Berlin

Gewerkschaft der Polizei – GdP
Stromstraße 4
10555 Berlin

GTÜ – Gesellschaft für Technische
Überwachung mbH
Vor dem Lauch 25
70567 Stuttgart

H

HUK-Coburg
Bahnhofplatz
96450 Coburg

I

Industrieverband Straßenausstat-
tung e. V. – IVSt
Wielandstraße 6
37441 Bad Sachsa

Institut für angewandte
Verkehrspädagogik e. V. – avp
Offenbornstraße 1
58840 Plettenberg

Institut für Rechtsmedizin der
Universität München
Nußbaumstraße 26
80336 München

Institut für Zweiradsicherheit e. V.
ifz
Gladbecker Straße 425
45329 Essen

Instruktoren-Börse Drive & Ride
Pferdemarkt 2
99994 Schlotheim

J

JENOPTIK Robot GmbH
Opladener Straße 202
40789 Monheim am Rhein

K

Kommunale Unfallversicherung
Bayern – KUVB
Ungererstraße 71
80805 München

Kraftfahrer-Schutz e. V. – KS
Uhlandstraße 7
80336 München

Kraftfahrzeug-Überwachungsorga-
nisation freiberuflicher Kfz-Sach-
verständiger e. V. – KÜS
Zur Küs 1
66679 Losheim am See

KRAVAG-SACH Versicherung des
Deutschen Kraftverkehrs VaG
Heidenkampsweg 102
20097 Hamburg

L

Landesverkehrswacht
Baden-Württemberg e. V.
Kesselstraße 38
70327 Stuttgart

Landesverkehrswacht Hamburg e. V.
Großmannstraße 210
20539 Hamburg

Landesverkehrswacht
Niedersachsen e. V.
Arndtstraße 19
30167 Hannover

Landesverkehrswacht
Nordrhein-Westfalen e. V.
Friedenstraße 21
40219 Düsseldorf

M

MAN SE
Dachauer Straße 667
80995 München

Mecklenburgische
Versicherungsgruppe
Platz der Mecklenburgischen 1
30625 Hannover

R+V Allgemeine Versicherungen AG
Raiffeisenplatz 1
65189 Wiesbaden

TÜV Rheinland Akademie GmbH
Alboinstraße 56
12103 Berlin

Michelin Reifenwerke AG & Co.
KGaA
Michelinstraße 4
76185 Karlsruhe

S
Saarland Versicherungen
Mainzer Straße 32-34
66111 Saarbrücken

U
Unfallkasse Baden-Württemberg –
UKBW
Augsburger Straße 700
70329 Stuttgart

Motor Presse Club e. V. – MPC
Am Bornrain 4
63589 Linsengericht

SIGNAL IDUNA Gruppe
Neue Rabenstr. 15-19
20354 Hamburg

Unfallkasse Berlin
Culemeyerstraße 2
12277 Berlin

Motorpark am Wiehen GmbH
Langenhegge 20
32361 Preußisch Oldendorf

Sozialversicherung für Landwirt-
schaft, Forsten und Gartenbau
Weißensteinstraße 70-72
34131 Kassel

Unfallkasse Hessen – UKH
Leonardo-da-Vinci-Allee 20
60486 Frankfurt

Motorsport Events
Tommy Strohmayer GmbH
Mittlere Mühlstraße 15b
68766 Hockenheim

SVG Consult für das Verkehrs-
gewerbe GmbH
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt

Unfallkasse Nord – UK Nord
Seekoppelweg 5a
24113 Kiel

O

Österreichischer Automobil-,
Motorrad- und Touring Club
ÖAMTC
Generalsekretariat
Baumgasse 129
A-1030 Wien

T
TFR Fahrtechnik Akademie GmbH
Straße zur Försterei
15806 Zossen OT Kallinchen

Unfallkasse Nordrhein-Westfalen
UK NRW
Sankt-Franziskus-Straße 146
40470 Düsseldorf

ADAM OPEL AG
65423 Rüsselsheim

Thüringer Fahrsicherheitszentrum
OHG
Am Ofenstein 26
99817 Eisenach

Unfallkasse Rheinland-Pfalz
UK RLP
Orensteinstraße 10
56626 Andernach

P

Provinzial Rheinland Versicherung AG
Die Versicherung der Sparkassen
Provinzialplatz 1
40591 Düsseldorf

TOTAL Deutschland GmbH
Jean-Monnet-Straße 2
10557 Berlin

Unfallkasse Saarland – UKS
Beethovenstraße 41
66125 Saarbrücken

TOYOTA Deutschland GmbH
Toyota-Allee 2
50420 Köln

Unfallkasse Sachsen-Anhalt
Käsperstraße 31
39261 Zerbst/Anhalt

R

RTB GmbH & Co. KG
Schulze-Delitzsch-Weg 10
33175 Bad Lippspringe

TÜV | DEKRA arge tp 21 GbR
Wintergartenstraße 4
01307 Dresden

Unfallkasse Thüringen
Humboldtstraße 111
99867 Gotha

Unfallversicherung Bund und Bahn
Salvador-Allende-Straße 9
60487 Frankfurt

V

VA Verkehrsakademie Holding
GmbH & Co. KG
Am Goldenen Feld 19
95326 Kulmbach

Valeo Schalter und Sensoren GmbH
Laiernstraße 12
74321 Bietigheim-Bissingen

VBZ Nord GmbH
Verkehrs- und Berufsbildendes
Zentrum
Dornierstraße 2
30179 Hannover

Verband für Sicherheit, Gesundheit
und Umweltschutz bei der Arbeit
VDSI
Schiersteiner Straße 39
65187 Wiesbaden

Verband der Automobilindustrie e. V.
VDA
Behrenstraße 35
10117 Berlin

Verband der Internationalen
Kraftfahrzeughersteller e. V. – VDIK
Kirdorfer Straße 21
61350 Bad Homburg

Verband der Motorjournalisten e. V.
VdM
Am Sonnenweg 54
70619 Stuttgart

Verband der Technischen
Überwachungs-Vereine e. V. – VdTÜV
Friedrichstraße 136
10117 Berlin

Verband Deutscher Verkehrs-
unternehmen – VDV
Kamekestraße 37-39
50672 Köln

ver.di – Vereinte Dienstleistungs-
gewerkschaft
Paula-Thiede-Ufer 10
10179 Berlin

Verein Deutscher Revisions-
Ingenieure e. V. – VDRI
c/o BG BAU
Hildesheimer Straße 309
30519 Hannover

Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr
mbH
Wuppermannshof 7
58256 Ennepetal

Verkehrsclub Deutschland e. V. –
VCD
Wallstraße 58
10179 Berlin

Verkehrsinstitut Nord GmbH – VIN
Towerstraße 22
25551 Hohenlockstedt

Verlag Heinrich Vogel
Springer Fachmedien München
GmbH
Aschauer Straße 30
81644 München

Versicherungskammer Bayern
Maximilianstraße 53
80530 München

Verwaltungs-Berufsgenossenschaft
VBG
Massaquoipassage 1
22305 Hamburg

VITRONIC GmbH
Hasengartenstraße 14
65189 Wiesbaden

Volkswagen AG
Berliner Ring 2
38440 Wolfsburg

W

Wabco Fahrzeugsysteme GmbH
Am Lindener Hafen 21
30453 Hannover

Z

Zentralverband Deutsches
Kraftfahrzeuggewerbe e. V.
Franz-Lohe-Straße 21
53129 Bonn

Zentrum Kraftfahrwesen der
Bundeswehr
Hardter Straße 9
41179 Mönchengladbach

ZF Friedrichshafen AG
Siemensstraße 4
49356 Diepholz

Zweckverband kommunale Ver-
kehrssicherheit Oberpfalz –
ZV KVS Oberpfalz
Liebengrabenweg 1
92224 Amberg

DVR-Haushaltsübersicht*

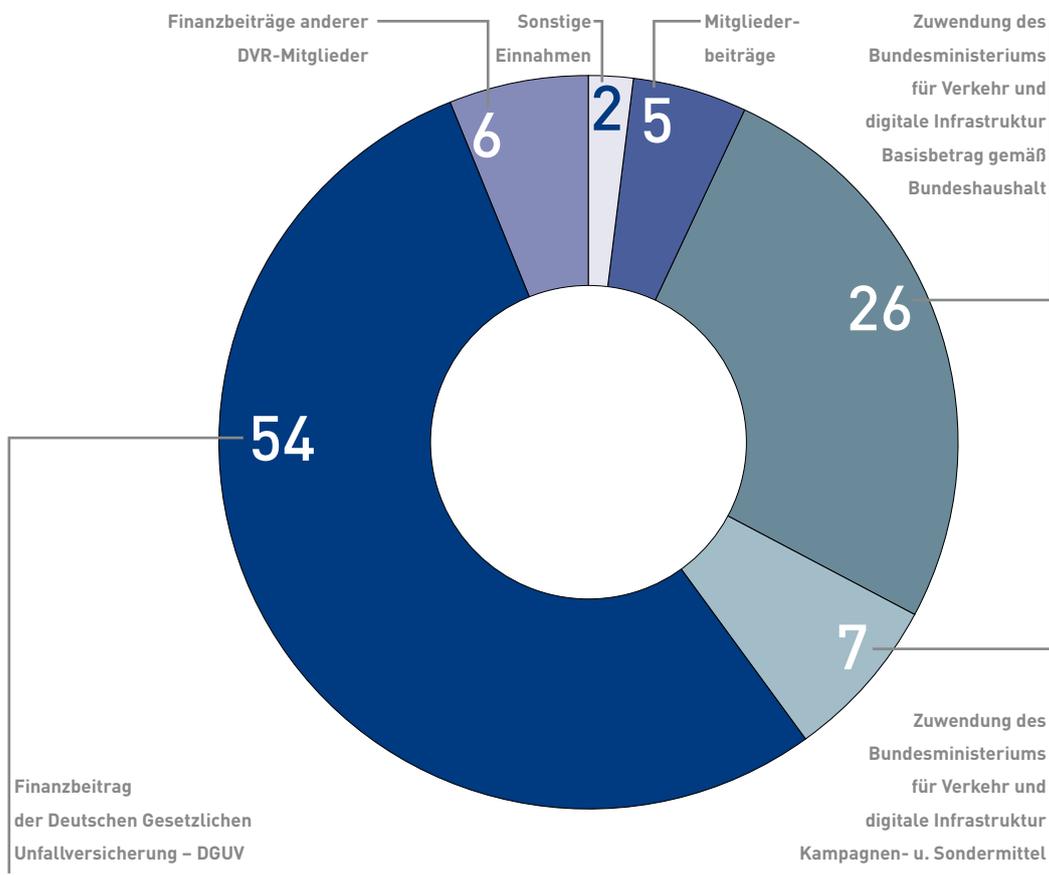
Einnahmen 2018

Mitgliederbeiträge	697.775 €
Zuwendung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Basisbetrag gemäß Bundeshaushalt	3.729.599 €
Zuwendung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Kampagnen- u. Sondermittel	985.199 €
Finanzbeitrag der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung - DGUV	7.750.000 €
Finanzbeiträge anderer DVR-Mitglieder	865.260 €
Sonstige Einnahmen	227.743 €
insgesamt	14.255.576 €

Ausgaben 2018

Arbeitsprogramm einschließlich Referatskosten	12.986.494 €
Zuwendung an andere	16.500 €
Verwaltung	1.252.582 €
insgesamt	14.255.576 €

Einnahmen 2018 in Prozent



*vorbehaltlich der Prüfung des Jahresabschlusses

Satzung

Stand: Dezember 2013 [zuletzt geändert durch Beschluss der Mitgliederversammlung des DVR am 12.12.2013 in Bonn, eingetragen im Vereinsregister am 15.01.2014]. Die verwendeten Personenbezeichnungen sind geschlechtsneutral zu begreifen und gelten ausdrücklich gleichermaßen für die männliche wie weibliche Form.

§ 1 Name, Sitz, Eintragung, Geschäftsjahr

1. Der Verein führt den Namen „Deutscher Verkehrssicherheitsrat“.
2. Der Verein hat seinen Sitz in Bonn.
3. Der Verein ist in das Vereinsregister eingetragen.
4. Das Geschäftsjahr des Vereins ist das Kalenderjahr.

§ 2 Zweck des Vereins

1. Zweck des Vereins ist die Förderung der Unfallverhütung und der Verstärkung aller Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden sowie allen an dieser Zielsetzung interessierten Vereinigungen, Organisationen und sonstigen Stellen.
2. Der Verein sieht seine besondere Aufgabe in der Zusammenfassung der Bemühungen aller beteiligten Stellen, deren Selbständigkeit und Initiative nicht beeinträchtigt werden sollen, zu einem gemeinsamen, sinnvollen und wirksamen Handeln.
3. Der Verein befasst sich in diesem Rahmen insbesondere mit Fragen der Verkehrserziehung und -aufklärung, der Verkehrstechnik, des Verkehrsrechts, der Verkehrsüberwachung und der Verkehrsmedizin.

Eine seiner Hauptaufgaben sieht der Verein darin, für eine Harmonisierung der Maßnahmen in diesen Bereichen zu wirken. Außerdem gibt er finanzielle Unterstützung im Rahmen des § 58 Nr. 2 Abgabenordnung, wo es notwendig und sinnvoll ist. Eigene Aktionen betreibt er nur aus besonderem Anlass. Er sieht bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben die Wechselwirkungen zu anderen berührten Belangen, insbesondere zu regionalen, sozialen und zu Umweltfragen. Der Verein widmet sich auch der Forschung im Aufgabenbereich der Straßenverkehrssicherheit.

§ 3 Gemeinnützigkeit

1. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e. V. mit Sitz in Bonn verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke“ der Abgabenordnung.
2. Der Verein ist selbstlos tätig; er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke.
3. Mittel des Vereins dürfen nur für die satzungsmäßigen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins.
4. Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck des Vereins fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.

§ 4 Mitgliedschaft

1. Mitglieder können alle an den Zielen des Vereins interessierten Behörden, Unternehmen, juristische Personen oder im Rechtsverkehr anerkannte nicht rechtsfähige Personenvereinigungen werden.
2. Über Aufnahmeanträge, die schriftlich zu stellen sind, entscheidet der Hauptausschuss. Seine Entscheidung ist dem Antragsteller schriftlich bekannt zu geben. Gegen die Entscheidung des Hauptausschusses kann die Mitgliederversammlung angerufen werden.

3. Die Mitgliederversammlung kann Persönlichkeiten, die sich im Sinne der Zielsetzung des Vereins besonders verdient gemacht haben, zu Ehrenmitgliedern ernennen.

§ 5 Beendigung der Mitgliedschaft

1. Die Vereinsmitgliedschaft wird durch Tod, Austritt oder Ausschluss beendet.
2. Der Austritt aus dem Verein ist nur zum Schluss eines Geschäftsjahres möglich. Die Austrittserklärung muss spätestens sechs Monate vor Ablauf des Geschäftsjahres in schriftlicher Form erfolgen.
3. Ein Mitglied kann durch Beschluss des Vorstands ausgeschlossen werden, wenn es:
 - a) gegen die Bestimmungen dieser Satzung verstößt,
 - b) das Ansehen des Vereins oder seiner Organe gröblich schädigt oder den Zwecken des Vereins zuwiderhandelt.Der Ausschluss ist dem Mitglied schriftlich mitzuteilen. Binnen vier Wochen nach Zustellung des Ausschließungsbescheides kann das Mitglied durch eingeschriebenen Brief Einspruch bei der Mitgliederversammlung einlegen. Über den Einspruch entscheidet die Mitgliederversammlung mit der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen.

§ 6 Beiträge

1. Alle Mitglieder mit Ausnahme der Ehrenmitglieder haben einen Jahresbeitrag zu leisten, dessen Höhe die Mitgliederversammlung festsetzt. Über Anträge auf Beitragsbefreiung in begründeten Ausnahmefällen entscheidet der Hauptausschuss. Mitglieder, denen der Hauptausschuss vollständige oder teilweise Beitragsbefreiung gewährt, haben in der Mitgliederversammlung bei der Beschlussfassung über den Haushalt, bei der Genehmigung des Jahresabschlusses und bei der Festsetzung des Jahresbeitrages kein Stimmrecht. Vertreter dieser Mitglieder können nicht in den Vorstand gewählt werden.
2. Zur Deckung der für die Durchführung der Vereinsaufgaben entstehenden Kosten, soweit diese nicht aus Mitteln nach Abs. 1 gedeckt sind, leisten die Mitglieder dem Verein jährliche Finanzbeiträge.
3. Der Bund leistet anstelle eines Finanzbeitrages im Rahmen der vorhandenen Mittel Zuwendungen nach Maßgabe des Haushaltsplanes des Bundes und der haushaltsrechtlichen Bestimmungen.

§ 7 Organe des Vereins

- Die Organe des Vereins sind
- a) die Mitgliederversammlung (§ 8);
 - b) der Vorstand (§ 9);
 - c) das Präsidium (§ 10);
 - d) der Hauptausschuss (§ 11).

§ 8 Mitgliederversammlung

1. Die Mitgliederversammlung ist mindestens einmal im Jahr vom Präsidenten (§ 9 Abs. 3) einzuberufen. Sie muss einberufen werden, wenn mindestens ein Zehntel der Mitglieder dies schriftlich verlangt.
2. Zu ihren Aufgaben gehören
 - a) die Wahl der Mitglieder des Vorstands, soweit sie nicht gemäß § 9 Abs. 1 benannt werden;
 - b) die Entgegennahme des Jahresberichts;

- c) die Genehmigung des Jahresabschlusses, der zuvor von einem Wirtschaftsprüfer zu prüfen ist;
 - d) die Entlastung des Vorstands;
 - e) die Festsetzung der Jahresbeiträge (§ 6 Abs. 1);
 - f) die Genehmigung des Haushaltsplans für das kommende Geschäftsjahr (§ 9 Abs. 8);
 - g) die Entscheidung über die Aufnahmeanträge neuer Mitglieder bei ablehnender Haltung des Hauptausschusses (§ 4 Abs. 2);
 - h) die Entscheidung über die Berufung eines Mitgliedes gegen den Ausschließungsbescheid des Vorstands (§ 5 Abs. 3);
 - i) die Beschlussfassung über Satzungsänderungen (Abs. 7);
 - k) die Beschlussfassung über die Auflösung des Vereins (Abs. 7);
 - l) die Wahl von zwei Rechnungsprüfern.
3. Die Einladungen zur Mitgliederversammlung sind den Mitgliedern schriftlich unter Beifügung der Tagesordnung vier Wochen vor der Versammlung zu übersenden. Anträge zur Tagesordnung oder Ergänzungen der Tagesordnung müssen mindestens zwei Wochen vor der Mitgliederversammlung in der DVR-Geschäftsstelle eingehen. Nicht fristgerecht vorgelegte Anträge zur Tagesordnung oder Ergänzungen der Tagesordnung können nur behandelt werden, wenn zwei Drittel der anwesenden Mitglieder zustimmen. Anträge auf Satzungsänderung müssen zwei Monate vor der Mitgliederversammlung in der DVR-Geschäftsstelle eingehen. Sie sind in die Tagesordnung aufzunehmen.
 4. Die Vertretung eines Mitglieds in der Mitgliederversammlung durch ein anderes, mit einer schriftlichen Vollmacht versehenes Mitglied ist zulässig.
 5. Die Mitgliederversammlung ist beschlussfähig, wenn mindestens ein Drittel sämtlicher Mitglieder anwesend oder vertreten ist. Bei Beschlussunfähigkeit ist vom Präsidenten binnen 30 Kalendertagen eine zweite Mitgliederversammlung mit derselben Tagesordnung einzuberufen. Diese ist ohne Rücksicht auf die Zahl der Erschienenen beschlussfähig; hierauf ist in der Einladung hinzuweisen.
 6. Jedes Mitglied mit Ausnahme der Ehrenmitglieder hat eine Stimme. Die Beschlüsse der Mitgliederversammlung werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst; Stimmenthaltungen oder ungültige Stimmen gelten als nicht abgegeben.
 7. Beschlüsse über Satzungsänderungen und die Auflösung des Vereins bedürfen einer Mehrheit von drei Vierteln aller in der Mitgliederversammlung anwesenden oder vertretenen Mitglieder.
 8. Den Vorsitz der Mitgliederversammlung führt der Präsident oder einer der Vizepräsidenten (§ 9 Abs. 3). Über die Versammlung ist eine Niederschrift anzufertigen und vom Sitzungsleiter zu unterzeichnen.

§ 9 Vorstand

1. Der Vorstand soll aus 25 gewählten Personen zuzüglich der Vorsitzenden der Vorstandsausschüsse nach § 13 Abs. 4 und zuzüglich der benannten Mitglieder bestehen.

Die Zahl der Mitglieder des Vorstands kann durch Beschluss der Mitgliederversammlung über die Zahl von 25 gewählten Personen hinaus erweitert werden, wenn die Entwicklung der Mitgliederzahl des Vereins dies nahelegt. Je ein Mitglied wird durch die Konferenz der Verkehrsminister der Länder und durch die Konferenz der Innenminister der Länder benannt. Zwei Mitglieder benennt die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung.

2. Mit Ausnahme der gemäß Abs. 1 benannten Mitglieder wählt die Mitgliederversammlung die Mitglieder des Vorstands für die Dauer von jeweils 4 Jahren, gerechnet von ordentlicher Mitgliederversammlung zu ordentlicher Mitgliederversammlung. Die Wahl erfolgt in geheimer Abstimmung. Dabei hat jedes in der Mitgliederversammlung anwesende oder vertretene Mitglied maximal so viele Stimmen, wie Mitglieder des Vorstands zu wählen sind, wobei jedoch jeweils nur eine Stimme pro Kandidat vergeben werden kann. Gewählt sind diejenigen Kandidaten, die die meisten Stimmen erhalten. Hierbei reicht die relative Mehrheit der Stimmen aus.
3. Der Vorstand wählt aus seiner Mitte den Vorsitzenden und drei Stellvertreter, von denen einer ein von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung benanntes Mitglied ist. Der Vorsitzende des Vorstands führt die Bezeichnung „Präsident“. Die Stellvertreter des Vorsitzenden führen die Bezeichnung „Vizepräsident“.
4. Der Vorstand entscheidet mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Stimmberechtigt sind die gewählten Vorstandsmitglieder (Abs. 2) und die benannten Vorstandsmitglieder (Abs. 1 S. 3).
5. Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn zwei Fünftel seiner stimmberechtigten Mitglieder anwesend sind. Bei Beschlussunfähigkeit ist innerhalb von vier Wochen eine neue Sitzung mit gleicher Tagesordnung einzuberufen, die ohne Rücksicht auf die Zahl der erschienenen Mitglieder beschlussfähig ist; hierauf ist in der Einladung hinzuweisen.
6. Scheidet ein gewähltes Mitglied des Vorstands während seiner Amtsperiode aus, so kann die Mitgliederversammlung einen Nachfolger wählen. Sofern es sich um ein benanntes Mitglied des Vorstands handelt, kann nach Maßgabe des Abs. 1 ein Nachfolger benannt werden.
7. Die Haftung des Vorstands ist auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt.
8. Der Vorstand hat die Aufgabe, über die grundsätzlichen Maßnahmen zu beschließen, die für die Erreichung der Zwecke des Vereins (§ 2) erforderlich sind. Insbesondere obliegen dem Vorstand
 - a) die Aufstellung des Haushaltsplans und des Arbeitsprogramms;
 - b) die Beschlussfassung über die Verwendung der dem Verein zur Verfügung stehenden Mittel;
 - c) die Bildung des Hauptausschusses;
 - d) die Berufung und Abberufung des Hauptgeschäftsführers und des Geschäftsführers auf Vorschlag des Hauptausschusses;
 - e) die Berufung der Vorstandsmitglieder, ihrer Vorsitzenden und ihrer Mitglieder;
 - f) die Entscheidung über die Empfehlungen der

Vorstandsausschüsse, soweit der Hauptausschuss nach Maßgabe von § 11 Abs. 5 nicht oder nicht abschließend entscheidet, sowie die weiteren ihm vorbehaltenen Pflichten nach Maßgabe dieser Satzung.

Bei Beschlüssen über Zuwendungsmittel des Bundes ist dessen Zustimmung erforderlich und darüber hinaus zu berücksichtigen, dass die Verwendung nach den im Zuwendungsbescheid vorgegebenen Voraussetzungen zu erfolgen hat.

Bei Beschlüssen über Zuwendungsmittel der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung oder anderer Geldgeber ist deren Zustimmung erforderlich.

9. Ständige Gäste sind der Leiter der zuständigen Fachabteilung des für den Straßenverkehr zuständigen Bundesministeriums sowie der Präsident der Bundesanstalt für Straßenwesen. Der Vorstand kann weitere ständige Gäste berufen. Ständige Gäste nehmen an den Sitzungen des Vorstands mit beratender Stimme teil.

§ 10 Präsidium

Der Vorstand im Sinne des § 26 BGB besteht aus dem Präsidenten und den drei Vizepräsidenten.

Der Verein wird gerichtlich und außergerichtlich jeweils durch zwei Mitglieder des Präsidiums gemeinsam vertreten.

§ 11 Hauptausschuss

1. Der Vorstand bildet aus seiner Mitte den Hauptausschuss, der aus neun stimmberechtigten Personen und einem Vertreter der Ausschussvorsitzenden, den diese aus ihrer Mitte benennen, besteht. Ihm müssen der Präsident, die Vizepräsidenten und eines der von den Bundesländern benannten Mitglieder des Vorstands (§ 9 Abs. 1 S. 3) angehören. Der Präsident ist Vorsitzender des Hauptausschusses, die Vizepräsidenten vertreten ihn.
2. Die Amtsdauer des Hauptausschusses entspricht derjenigen des Vorstands (§ 9 Abs. 2 S. 1).
3. Der Hauptausschuss ist beschlussfähig, wenn fünf seiner stimmberechtigten Mitglieder anwesend sind. Die dem Hauptausschuss angehörenden benannten Mitglieder des Vorstands können sich durch das jeweils andere benannte Mitglied (§ 9 Abs. 1 S. 3) vertreten lassen. Scheidet ein gewähltes Mitglied des Hauptausschusses oder der dem Hauptausschuss angehörende Ausschussvorsitzende während seiner Amtsperiode aus, so beruft der Vorstand einen Nachfolger. Handelt es sich bei dem Ausscheidenden um ein benanntes Mitglied (§ 9 Abs. 1 S. 3), so benennt die zuständige Stelle einen Nachfolger.
4. Der Hauptausschuss hat die Aufgabe, die Entscheidungen zu treffen, die für die laufende Arbeit der Geschäftsstelle als Grundlage notwendig sind. Vorbehaltlich weiterer Aufgabenübertragungen durch den Vorstand gehören hierzu insbesondere
 - a) die Entscheidung über die Empfehlungen der Vorstandsmitglieder, soweit es sich um dringliche Angelegenheiten handelt;
 - b) erforderliche Umschichtungen im Rahmen des beschlossenen Haushalts;

c) die Entscheidung über die Aufnahmeanträge gemäß § 4 Abs. 2;

d) die Entscheidung über die Anträge auf Beitragsbefreiung gemäß § 6 Abs. 1;

e) die Vorbereitung der Bestellung bzw. Abberufung des Hauptgeschäftsführers und des Geschäftsführers. Darüber hinaus bereitet der Hauptausschuss die Sitzungen des Vorstands vor. Er trifft im Einzelfall kurzfristig erforderliche Entscheidungen, über die er den Vorstand in dessen nächster Sitzung informiert.

§ 12 Finanzausschuss

1. Der Vorstand bildet aus seiner Mitte einen Finanzausschuss, der in der Regel von dem von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung benannten Vizepräsidenten geleitet wird.
2. Dem Finanzausschuss gehört eine von dem Leiter der für den Straßenverkehr zuständigen Fachabteilung des zuständigen Bundesministeriums benannte Person als Mitglied an.
3. Der Finanzausschuss bereitet die Beratung des Vorstands über den Haushalt vor. Der Vorstand kann den Finanzausschuss ermächtigen, den Wirtschaftsplan des DVR zu verabschieden.

§ 13 Weitere Vorstandsmitglieder

1. Der Vorstand bildet für die Dauer seiner Amtszeit (§ 9 Abs. 2) zur Vorbereitung der Beschlüsse und zur fachlichen Beratung des Vorstands und des Hauptausschusses Vorstandsmitglieder, die nach Bedarf zu ihrer Beratung sachverständige Persönlichkeiten hinzuziehen können.
2. Die Vorstandsmitglieder dienen dazu, besondere fachliche Expertise bereit zu stellen.
3. Die Vorstandsmitglieder geben sich eine Geschäftsordnung, die der Zustimmung des Vorstands bedarf.
4. Die Vorsitzenden der Vorstandsmitglieder gemäß Abs. 1 werden durch ihre Berufung zu Mitgliedern des Vorstands mit beratender Stimme.

§ 14 Hauptgeschäftsführer

1. Der Hauptgeschäftsführer führt die Beschlüsse der Mitgliederversammlung, des Vorstands und des Hauptausschusses aus, leitet die Geschäftsstelle und führt die laufenden Geschäfte des Vereins. Hierzu gehören auch die Einstellung und Entlassung von Mitarbeitern.
2. Der Hauptgeschäftsführer wird durch den Geschäftsführer vertreten.

§ 15 Auflösung

Bei Auflösung oder Aufhebung des Vereins oder bei Wegfall steuerbegünstigter Zwecke fällt das Vermögen des Vereins an eine juristische Person des öffentlichen Rechts oder eine andere steuerbegünstigte Körperschaft zwecks Verwendung zur Förderung der Unfallverhütung.

Der Beschluss über die Auswahl der Körperschaft bedarf der Zustimmung des Bundesministers der Finanzen und darf erst nach Einwilligung des zuständigen Finanzamtes ausgeführt werden.





Herausgegeben von:

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

www.dvr.de

Verantwortlich für den Inhalt:

Christian Kellner, Hauptgeschäftsführer
Ute Hammer, Geschäftsführerin

Konzept, Redaktion, Gestaltung:

Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH
www.vkm-dvr.de

Bildnachweis:

Runter vom Gas (Titel, S. 15), Gerhard Zerbes (S. 5), Tobias Schwerdt_Schwetzingen (S. 7), Getty-Images/BF17-Kampagne (S. 9), Pixabay (S. 10, 13, 33, 35, 36 links, 38, 39 rechts, 43, 57, 62, 63), dp-f (S. 8, 36 rechts, 61), Alexander Raths - Fotolia (S. 9), Continental (S. 11), BMVI (S. 14), DVR (S. 16, 17-21, 32, 39 links, 44, 45, 48, 51, 54, 58, 60), Vitronic (S. 22 oben, 38), Jürgen Gebhardt (S. 23-27, 47), VKM (S. 29, 56, 59), Andreas Simon (S. 31), ETSC (S. 34), unsplash (S. 40), Bosch (S. 41), sw-media (46), Gurom (S. 50), ADAC (S. 52), Stephan Floß (S. 53)