



JAHRESBERICHT 2014



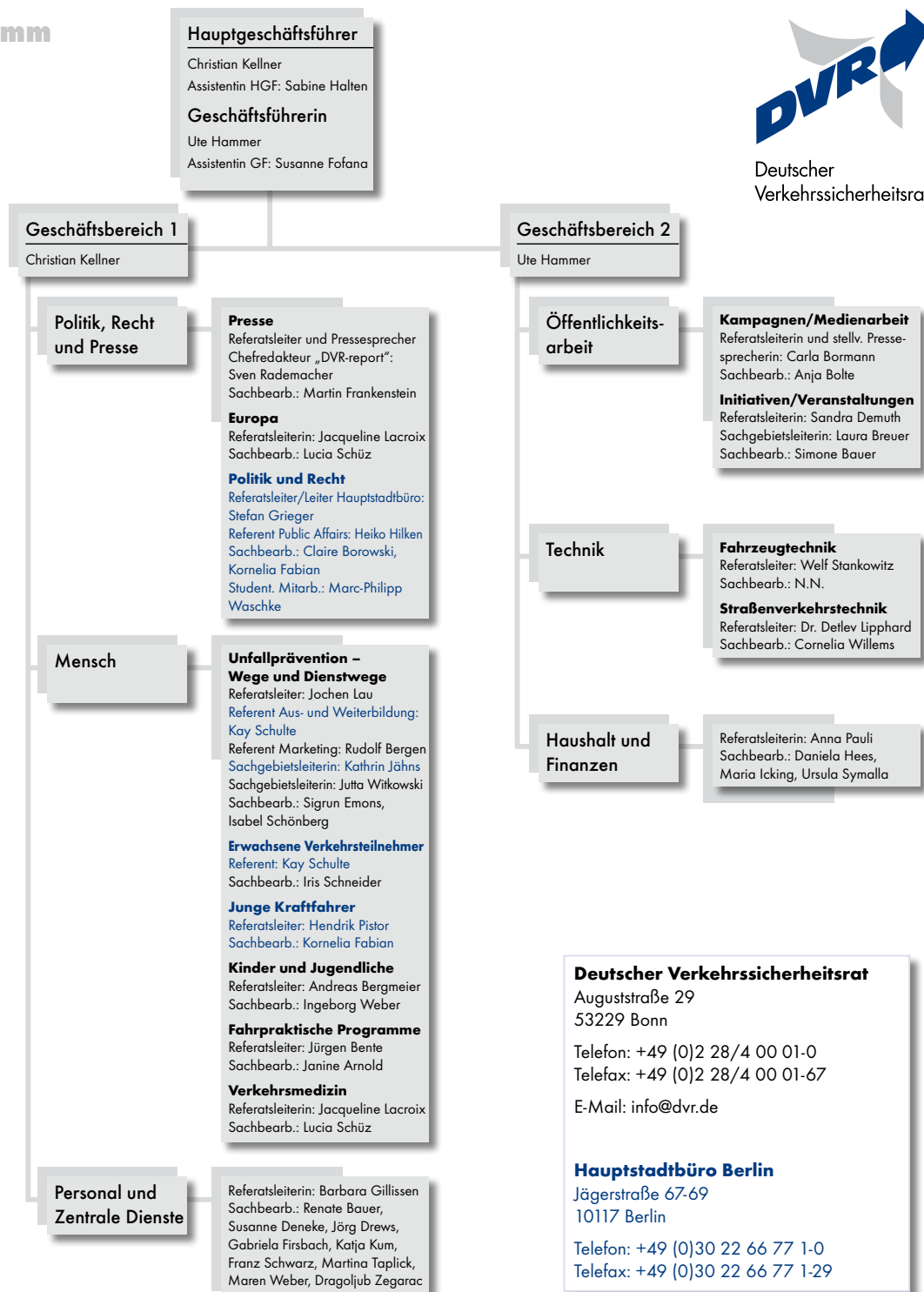
Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

VISION ZERO.
KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

Organigramm (Stand: Mai 2015)



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat



Herausgeber

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)
Auguststraße 29
53229 Bonn
Telefon 0228 40001-0
Telefax 0228 40001-67
Internet www.dvr.de

Konzept, Redaktion, Gestaltung









Carla Bormann, DVR
gwm-bonn.de

Abbildungen Quellenverzeichnis

ADFC/Marcus Gloger, BMVI, Continental,
Fotolia, GWM, DVR, Jürgen Gebhardt,
Landesverkehrswacht MV, Pixabay, Winora

Verantwortlich für den Inhalt

Christian Kellner, Hauptgeschäftsführer
Ute Hammer, Geschäftsführerin

	Vorwort	4
	Positionen	6
	Kommunikation	10
	Technik	21
	Mensch	26
	Europa	39
	Summary	42
	Anhang	46

JAHRESBERICHT

2014

Verkehrssicherheit 2020 – Licht und



W. Eichendorf

Dr. Walter Eichendorf

Präsident

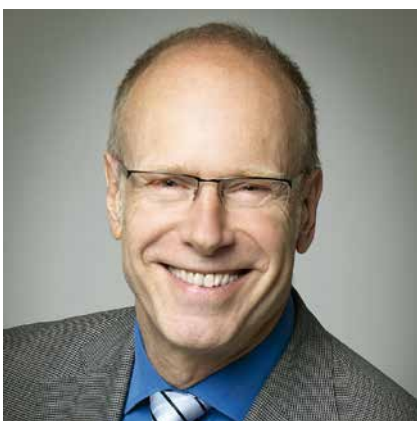
Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Nach vorläufigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes sind im Jahr 2014 im Straßenverkehr 3.378 Personen tödlich verunglückt. Die Zahl der Todesopfer bei Verkehrsunfällen ist gegenüber dem Vorjahr um 1,2 Prozent gestiegen. Ähnlich wie 2011 ist also im vergangenen Jahr die bisher so verlässlich scheinende, stetige Abnahme der Zahl der Verkehrstoten erneut unterbrochen worden.

Das Nationale Verkehrssicherheitsprogramm 2011 hat sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent zu reduzieren. Und in der Tat: Seit 2011 hat sich die Verkehrssicherheit in Deutschland bezüglich der Anzahl der Getöteten im Stra-

Eine positive Entwicklung zeigt sich bei den jungen Menschen im Alter von 18 bis 24 Jahren als Fahrende und Mitfahrende in einem Pkw. Hier sank die Zahl der Getöteten von 342 auf 319, also um mehr als sechs Prozent. Bei älteren Menschen ab 65 Jahren reduzierte sich die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten um etwas mehr als ein Prozent.

Der Vorstand des DVR hat auch im vergangenen Jahr Beschlüsse gefasst, die Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit aufgreifen und zielführende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vorschlagen. Dabei kommt der Verkehrsüberwachung besondere Bedeutung zu. Dieses Thema steht wegen



C. Kellner

Christian Kellner

Hauptgeschäftsführer

Deutscher Verkehrssicherheitsrat

ßenverkehr weiter verbessert: Der Rückgang beträgt seit 2011 immerhin 16 Prozent. Allerdings ist bei den Schwerverletzten in diesem Zeitraum lediglich ein Rückgang von zwei Prozent zu verzeichnen. Und bei der Gesamtzahl der Unfälle mit Personenschaden zeigt sich in diesem Zeitraum nur ein Rückgang von einem Prozent. Auch wenn sich darin ein erhöhtes Verkehrsaufkommen widerspiegelt, ist diese Entwicklung nicht wirklich befriedigend.

Licht und Schatten zeigt sich auch bei der Betrachtung einzelner Verkehrsteilnehmergruppen im Jahresvergleich: Gegenüber 2013 hat die Zahl der tödlich verunglückten Motorradfahrer/innen zugenommen. Das gleiche gilt für die bei Verkehrsunfällen getöteten Fahrradfahrer/innen. Hier beträgt der Zuwachs fast zwölf Prozent. Bei den tödlich Verunglückten ab 65 Jahren, die per Rad unterwegs waren, ist sogar eine Zunahme um nahezu fünfzehn Prozent zu verzeichnen.

seiner übergreifenden Bedeutung bei den TOP-Maßnahmen an erster Stelle. Der DVR fordert in einem Vorstandsbeschluss vom 23. Mai 2014, die Verkehrsüberwachung am Leitbild der Vision Zero auszurichten und gefährdungsorientiert auf die Hauptrisikogruppen und jeweiligen Hauptunfallursachen zu konzentrieren. Die Überwachung soll möglichst flächendeckend und für die Einzelnen nicht kalkulierbar gestaltet werden und die Anzahl allgemeiner Verkehrskontrollen, wo nötig, erheblich erhöht werden. Auf dem 20. DVR-Forum „Sicherheit und Mobilität“, das am 18. Juni in Berlin stattfand, haben Expertinnen und Experten in Vorträgen die Notwendigkeit der Geschwindigkeitsüberwachung hervorgehoben. In der sich anschließenden Podiumsdiskussion wurde jedoch auch deutlich, dass das Thema polarisiert. Mit der Vorbereitung eines Modellversuchs zur „Section Control“ in Niedersachsen wird jetzt eine langjährige Forderung des DVR und des Verkehrsgerichtstags

Schatten

realisiert. Der DVR ist nach den positiven Erfahrungen in mehreren europäischen Staaten auf die Versuchsergebnisse in Deutschland gespannt.

Um die Zahl der schweren Unfälle auf Landstraßen zu senken, schlägt der DVR in einem weiteren Beschluss vor, als zulässige Höchstgeschwindigkeit auf sehr schmalen Landstraßen eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h einzurichten und in Bereichen mit unzureichenden Überholweiten streckenbezogen zu prüfen, ob ein explizites Überholverbot anzuordnen ist. Diese Maßnahmen würden nach unserer Überzeugung positive Auswirkungen auf das Unfallgeschehen haben.

die Erhöhung der Verkehrssicherheit: Wenn man davon ausgeht, dass 90 Prozent der Unfälle durch menschliches Fehlverhalten verursacht werden, müsste die zunehmende Automatisierung zwangsläufig dazu führen, dass Unfälle vermieden werden. Der DVR teilt diese Meinung. In einer Vereinbarung des DVR-Vorstands vom 23. Mai 2014 heißt es daher unter anderem: „Der DVR begrüßt die Entwicklung zum Automatisierten Fahren, da er sich langfristig eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erhofft.“

Allerdings ergeben sich in diesem Zusammenhang zahlreiche Fragen: Wie muss die Technik ausgelegt sein, damit sie störungs-

Der DVR wird die zur Klärung dieser Fragen notwendigen Diskussionsprozesse auch weiterhin unterstützen. Dazu wurde eine ausschussübergreifende Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit diesem Thema kontinuierlich befasst. Der DVR arbeitet zudem mit an dem von Bundesminister Dobrindt eingerichteten Runden Tisch zum Automatisierten Fahren, unter anderem durch die Koordinierung der Unterarbeitsgruppe „Mensch“.

Nicht übergangen werden sollen jedoch die positiven Sicherheitsindikatoren, die sich in den letzten Jahren gezeigt haben: Nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen hat sich die Tragequote von Fahrradhelmen in den letz-



In einem Vorstandsbeschluss vom 29. Oktober hat der DVR zum Schutz der Menschen im Straßenverkehr die Einführung eines Ordnungswidrigkeitentatbestandes für Radfahrende, die eine Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille und mehr aufweisen, empfohlen. In einem weiteren Beschluss wird die Industrie aufgefordert, die Entwicklung von Abbiegeassistenten für Lkw zu forcieren und damit den Schutz von Menschen zu Fuß und per Rad zu erhöhen. Auch mit dem im Dezember in Berlin durchgeführten Kolloquium „Sichere Straßen - für kleines Geld?“ und den Presseseminaren zu den Themen „Ungeschützte Verkehrsteilnehmer“ sowie „Automatisiertes Fahren“ hat der DVR erneut Schwerpunktthemen der Verkehrssicherheitsarbeit aufgegriffen und weiter vorangetrieben.

Die Entwicklung zum automatisierten Fahren weckt zahlreiche Hoffnungen im Bezug auf

frei arbeitet? Welche rechtlichen Hürden gilt es zu überwinden? Neben technischen und juristischen Problemen sind auch verkehrpsychologische Fragestellungen zu beachten: Wie wird sich das Verhalten der Menschen ändern, wenn teil- und hochautomatisierte Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs sind? Gelingt der Wechsel von passiven „Passagieren“ zu aktiven Fahrerinnen und Fahrern, wenn die Situation es erfordert? Wie wird es sich auswirken, wenn ein Teil der Fahrzeuge automatisiert, die anderen aber konventionell gesteuert werden? Wie wird sich dann eine hohe Differenzgeschwindigkeit auf Autobahnen auswirken? Welche Probleme entstehen beim Umstieg von dem einen auf das andere System?

Dies alles sind spannende Fragen, deren Beantwortung unmittelbar Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat.

ten fünf Jahren über alle Altersklassen weiter erhöht. In der Altersklasse der 11- bis 16-Jährigen hat sie sich beispielsweise von 15 auf 31 Prozent verdoppelt. Positive Entwicklungen gibt es auch bei der Gurtragequote in Nutzfahrzeugen. Hier greifen offenbar die Kampagnen, die der DVR gemeinsam mit seinen Partnern in die Öffentlichkeit trägt.

So zeigt die Zwischenbilanz also unterschiedliche Facetten. Für den DVR und seine Mitglieder sollte dies Anlass sein, nicht nachzulassen in den Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit. Die Vision Zero ist möglich, wenn wir sie wollen.

TOP-Maßnahmen zur Umsetzung der

Der Vorstand des DVR hat am 30. Oktober 2012 einstimmig die 14 wichtigsten Maßnahmen zur Umsetzung der Strategie Vision Zero beschlossen. Diesem Beschluss waren intensive Vorarbeiten in den Vorstandsausschüssen, in der Geschäftsstelle und im Hauptausschuss vorangegangen.

Die übergreifenden Maßnahmen Nummer 1 „Überwachung“ und Nummer 14 „Verhaltensbeeinflussung“ rahmen die übrigen Maßnahmen ein. Eine Bewertung ist mit der Reihenfolge nicht verbunden. Im Berichtsjahr waren vor allem die TOPs 2, 6 und 10 Gegenstand von Beratungen in

2. Höchstgeschwindigkeiten auf Landstraßen und Überholverbote den Gefährdungen anpassen

Die Verbesserung des Straßennetzes hin zur fehlerverzeihenden und selbsterklärenden Straße ist ein wichtiges Mittel zur Reduzierung der Zahl der Verunglückten. Dabei ist die neue Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) zu berücksichtigen. In den Ausschüssen wird nun zu beraten sein, ob Tempo 100 als bisherige generelle Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen zu hoch ist und ob es besondere Maßnahmen für Landstraßen mit einem schmalen Querschnitt geben soll.

5. Sicherheitsaudits weiter durchsetzen; Qualität und finanzielle Ausstattung der Unfallkommissionen verbessern

Mit den Sicherheitsaudits für Straßen steht ein wirkungsvolles Instrument zur Vermeidung von Unfällen und zur Reduzierung von Unfallfolgen zur Verfügung, das in die Breite getragen werden muss. Auch die Unfallkommissionen leisten seit Jahrzehnten einen entscheidenden Anteil an der Identifizierung und Entschärfung von Unfallbrennpunkten und müssen ausgebaut werden.



den DVR-Vorstandsausschüssen. Aktivitäten zu allen TOPs werden von der Geschäftsstelle dokumentiert und regelmäßig den DVR-Gremien berichtet.

Und dies sind die 14 TOP-Maßnahmen:

1. Überwachung gezielt verstärken inklusive entsprechender finanzieller Ausstattung der Polizei und Schaffung entsprechender Rechtsgrundlagen

Die Polizei braucht die Ausstattung und das Personal für die Durchführung entsprechender Kontrollen und sie benötigt geeignete Verfahren und Geräte zur Feststellung der Fahrtüchtigkeit. Diskutiert werden muss, wie die Kontrolldichte erhöht werden kann, welchen Beitrag Section Control leisten kann, welche Rolle die Identifikation von Fahrer/in oder Fahrer spielen soll und ob eine Ausdehnung der Halterhaftung sinnvoll ist.

3. Baumunfälle verhindern

Die verbindliche Einführung und Umsetzung der „Empfehlungen zum Schutz vor dem Anprall auf Bäume“ (ESAB) in allen Bundesländern wäre ein wichtiger Schritt nach vorn. Die Bereitstellung von Fördermitteln für ein nationales Programm für passive Schutzvorrichtungen könnte einen bedeutenden Beitrag für mehr Verkehrssicherheit auf allen Landstraßen leisten.

4. Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MV-Mot) umsetzen

Der Zustand der Straße und des Straßenumfelds hat einen großen Einfluss auf die Sicherheit von Motorradfahrer/innen. Ein hohes Sicherheitspotenzial liegt daher in der konsequenten Umsetzung des MV-Mot, das bisher in drei Bundesländern rechtsverbindlich eingeführt wurde.

6. Höchstgeschwindigkeiten innerorts den Gefährdungen anpassen

Der Wissenschaftliche Beirat beim BMVI hat sich in seiner Expertise „Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland“ dafür ausgesprochen, Tempo 30 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit anzustreben. Diese Maßnahme ist nicht unumstritten. Der DVR wird in dieser wichtigen Debatte Stellung beziehen.

7. Sicherheit an Kreuzungen und Einmündungen erhöhen

An Kreuzungen und Einmündungen außerorts wie innerorts begegnen sich motorisierte Verkehrsteilnehmende und Personen, die mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind. Alle umzusetzenden Maßnahmen müssen daher in diesem Bewusstsein geplant werden. Das nötige Wissen zur Verbesserung der Situation ist meist

Vision Zero

vorhanden. Der DVR will darauf hinwirken, dass dieses Wissen auf die Straße kommt.

8. Ausrüstung von Fahrzeugen mit sicherheitsrelevanten Assistenzsystemen konsequent durchsetzen

Zu diskutieren ist, wie die weitere Verbreitung von Assistenzsystemen für Fahrer/innen – auch auf europäischer Ebene – erfolgen kann, wobei man sich auf diejenigen Systeme konzentrieren sollte, die zu einem feststellbaren Sicherheitsgewinn führen. Zudem geht es um die schrittweise Einführung des automatisierten Fahrens.

anzusetzen ist, die mit dem Fahrrad am Verkehr teilnehmen. .

11. Sichtbarkeit von Fußgängerinnen und Fußgängern, von Fahrrad-, Pedelec- und Motorradfahrenden verbessern

Wer zu Fuß geht und Zweirad fährt, ist besonders darauf angewiesen, gesehen zu werden. Es ist zu prüfen, welche Maßnahmen ergriffen werden können, um die Wahrnehmbarkeit gerade von diesem Personenkreis zu verbessern und insbesondere Dunkelheitsunfälle zu vermeiden.

12. Tragen von Helmen beim

14. Verkehrssicherheitsmaßnahmen zur Verhaltensbeeinflussung weiterentwickeln

Auch wenn der Einfluss verhaltensbeeinflussender Maßnahmen auf die Reduzierung der Unfallzahlen nicht immer erfasst werden kann, ist international unbestritten, dass aufklärende Maßnahmen wichtig sind.

Die dargestellten TOP-Maßnahmen der Verkehrssicherheit wurden am 11. Dezember 2012 der Mitgliederversammlung des DVR vorgestellt. Die Vorstandsausschüsse sind beauftragt, diese Maßnahmen – sofern noch kein aktueller Vorstandsbe-



9. Alkoholverbot am Steuer durchsetzen

Neben einer Erhöhung der Kontrolldichte, die auch als gesellschaftliches Signal wirken würde, hat sich der DVR im Jahr 2011 für die Einführung eines Alkoholverbots am Steuer ausgesprochen. Diese Regelung würde Unklarheiten in Bezug auf verschiedene Promillegrenzen beseitigen und ein klares Zeichen setzen: Wer fährt, trinkt nicht.

10. Maßnahmen zur Reduzierung von alkoholbedingten Unfällen von Radfahrerinnen und Radfahrern prüfen

Angesichts des hohen Anteils der Fahrrad-fahrenden an der Gesamtzahl alkoholisierter Unfallbeteiligter ist zu diskutieren, ob es einen Ordnungswidrigkeitentatbestand für das Radfahren unter Alkoholeinfluss geben soll und bei welcher Promillezahl die absolute Fahruntüchtigkeit bei Personen

Fahrad- bzw. Pedelec-Fahren fördern

Es ist zu klären, wie das Tragen von Helmen beim Fahrrad- bzw. Pedelec-Fahren weiter gefördert werden kann und ob eine gesetzliche Helmtragepflicht für Fahrradfahrer/innen sinnvoll ist. Auch ist zu prüfen, ob die technische Spezifikation derzeitiger Fahrradhelme ausreichend ist. Im Hinblick auf schnellere Pedelecs (bis 45 km/h) ist eine Weiterentwicklung der DIN EN 1078 auf jeden Fall erforderlich.

13. Obligatorische Lernzeitverlängerung mit protektiven Maßnahmen einführen

Der DVR tritt dafür ein, auf Basis vorhandener Evaluationsergebnisse sowie internationaler Erfahrungen ein umfassendes Konzept zur Ausbildung und Betreuung von Fahranfänger/innen zu erarbeiten und zu implementieren.

schluss hierzu vorliegt – zu diskutieren und dem Vorstand ihre Vorschläge vorzulegen. Die beschlossenen Maßnahmen haben höchste Priorität in der Verkehrssicherheitsarbeit des DVR.

Vorstandsbeschlüsse des DVR 2014

Verkehrsüberwachung

Gezielte Verkehrsüberwachung ist nach Auffassung des DVR ein unabdingbarer Bestandteil erfolgreicher Verkehrssicherheitsarbeit. Insbesondere Fahrten mit überhöhter Geschwindigkeit und Fahrten unter Alkoholeinfluss sind schwere Regelverstöße, die häufig folgenreiche Verkehrsunfälle nach sich ziehen. Der DVR fordert daher von den Ländern, den Polizeibehörden der Länder und den Kommunen (je nach Zuständigkeit), die Verkehrsüberwachung am Leitbild der Vision Zero auszurichten und schwerpunktmäßig auf die Hauptrisikogruppen und jeweiligen Hauptfallursachen zu konzentrieren. Die Über-

wachung soll möglichst flächendeckend und für den Einzelnen nicht kalkulierbar gestaltet werden und die Anzahl allgemeiner Verkehrskontrollen, wo nötig, erheblich erhöht werden. Die Zusammenarbeit auf personaler Ebene zwischen Polizei und kommunaler Verkehrsüberwachung sowie die öffentliche Darstellung der Zusammenarbeit sei zu intensivieren, weitere Personaleinsparungsmaßnahmen bei der Polizei im Bereich der Verkehrsüberwachung sollen unterbleiben. Zudem befürwortet der DVR weiterhin die Durchführung eines Modellversuchs zur „Section Control“ in einem Bundesland.

Empfehlungen zu fahrzeug-technischen Maßnahmen gegen Rechtsabbiegeunfälle zwischen Lkw und Radfahrerinnen oder Radfahrern (Toter Winkel)

Zur Vermeidung von Unfällen zwischen rechts abbiegenden Lkw und Radfahrer/innen fordert der DVR alle Beteiligten zu folgenden Maßnahmen auf: Die Industrie soll mit hoher Priorität an der Entwicklung des Abbiegeassistenten für Lkw arbeiten. Der Gesetzgeber soll diese Systeme sobald wie möglich vorschreiben. Als kurzfristig umzusetzende fahrzeugtechnische Maßnahme sollen die Regelungen für Po-

sitionsleuchten so geändert werden, dass sie entsprechend den Fahrtrichtungsanzeigen blinken, und es sollen Fresnel-Linsen eingesetzt werden. Außerdem soll die Infrastruktur an gefährdeten Örtlichkeiten gezielt durch eine optimierte Gestaltung der Verkehrsführung verbessert werden. Parallel zu diesen Maßnahmen sollen Fahrer/innen von Lkw und Fahrrad, aber auch Fußgänger/innen über die gefährlichen Situationen aufgeklärt werden.

Technische Qualität vertikaler Verkehrszeichen

Verkehrszeichen dienen dazu, alle Verkehrsteilnehmer/innen bei einem sicheren Verkehrsverhalten zu unterstützen. Der DVR fordert, der technischen Qualität zur dauerhaften Erkennbarkeit vertikaler Verkehrszeichen mehr Aufmerksamkeit zu widmen. Dies kann unter anderem erreicht werden durch eine Inventarisierung aller Verkehrszeichen, die Durchführung von

regelmäßigen Verkehrsschauen und die Überprüfung der bestehenden Wegweisung gemäß den technischen Vorgaben. Nötig sind außerdem die regelmäßige Reinigung des Bestandes, die Überprüfung der Schilder hinsichtlich lichttechnischer Eigenschaften sowie der rechtzeitige Austausch aller vertikalen Verkehrszeichen (in der Regel spätestens nach 20 Jahren).

Einführung eines Event Data Recorders

Ein Event Data Recorder (EDR) – im Deutschen eindeutiger Unfalldatenrekorder (UDR) oder Unfalldatenspeicher (UDS) genannt – erfasst während der Fahrt kon-

tinuierlich bestimmte fahrzeugtechnische und fahrdynamische Daten. Der DVR empfiehlt im Interesse einer verbesserten Unfallforschung, Unfallaufklärung und Unfallanalyse den freiwilligen Einbau von EDR, der die Daten wenige Sekunden vor und nach einem Unfall speichert, in Kraftfahrzeuge. Für die technische Ausgestaltung von EDR soll eine harmonisierende Regelung erlassen werden. Datenschutzbelange der Betroffenen müssen dabei berücksichtigt werden. Die Unfallanalyse und Unfallforschung ist in die Lage zu versetzen, die Daten eines EDR effektiv zu nutzen. Dazu sollen rechtliche Grundlagen geschaffen bzw. angepasst werden. Um eine empirische Datenbasis zu erlangen, fordert der DVR die Durchführung eines wissenschaftlich begleiteten Feldversuchs über die langfristige Wirkung von Unfalldatenspeichern.

Höchstgeschwindigkeiten auf Landstraßen und Überholverbote den Gefährdungen anpassen

Um das Ziel der Bundesregierung, die Anzahl der Getöteten bis 2020 um weitere 40 Prozent zu senken, erreichen zu können, muss die Sicherheit von Landstraßen mit hoher Priorität verbessert werden. Hierzu ist nach Auffassung des DVR eine konsequente Geschwindigkeitsüberwachung notwendig. Als zulässige Höchstgeschwindigkeit auf schmalen Landstraßen mit einer Fahrbahnbreite bis einschließlich sechs Metern sollte 80 km/h gelten. Sofern die örtlichen Randbedingungen es

eine Gefahr für andere dar. Die derzeitige Rechtslage lässt es zu, dass Radfahrer/innen bis zu einer Blutalkoholkonzentration von 1,5 Promille (zuzüglich 0,1 Promille Sicherheitszuschlag) Alkohol trinken und trotzdem Fahrrad fahren dürfen – es sei denn, es sind deutliche Anzeichen für die Fahrunsicherheit beweisbar. Angesichts der Unfallzahlen ist diese bisherige gesetzliche Regelung nicht ausreichend. Der DVR fordert den Gesetzgeber auf, zum Schutz der Verkehrsteilnehmer/innen einen Ordnungswidrigkeitentatbestand für Radfahrende einzuführen, die eine Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille und mehr aufweisen. Damit würde ein deutli-

über die Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen bzw. Ausbildung in Erster Hilfe in das vorgesehene Modulsystem ebenfalls mit einer Dauer von neun Unterrichtseinheiten. Der DVR empfiehlt zu prüfen, ob eine verpflichtende Fortbildung in Erster Hilfe im Rahmen des Fahrerlaubnisrechts verankert werden kann.

Verbesserung der verkehrsmedizinischen Ausbildung

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels gewinnt die verkehrsmedizinische Beratung und Begutachtung zunehmend an Bedeutung. In der ärztlichen Ausbildung soll das Thema „Verkehrsmedi-



zulassen, kann auch eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Lkw auf 80 km/h sinnvoll sein. In Bereichen mit unzureichenden Überholsichtweiten sollte streckenbezogen geprüft werden, ob ein explizites Überholverbot anzuordnen ist. Darüber hinaus kommt der Identifizierung besonderer Gefahrenstellen auf Landstraßen eine große Bedeutung zu. Dort, wo geschwindigkeitsbedingte Auffälligkeiten im Unfallgeschehen zu verzeichnen sind, ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit der jeweiligen Gefahrenlage anzupassen. Das bereits bewährte Instrument des Sicherheitsaudits ist verbindlich bei allen Planungen einzusetzen.

Einführung eines Ordnungswidrigkeitentatbestandes für alkoholisierte Radfahrer/innen

Alkoholisierte Radfahrer/innen gefährden nicht nur sich selbst, sondern stellen auch

ches Signal gesetzt, dass vorhergehender Alkoholkonsum für das Führen eines Fahrrades mit hohen Risiken behaftet ist und ab einem zu definierenden Grenzwert nicht geduldet werden kann.

Revision der Erste Hilfe-Aus- und Fortbildung

Der DVR unterstützt die Initiativen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung und der Bundesarbeitsgemeinschaft Erste Hilfe zur Revision der Erste Hilfe-Ausbildung und -fortbildung. Die geplanten einheitlichen Zeitvorgaben von jeweils neun Unterrichtseinheiten für Aus- und Fortbildungsveranstaltungen werden begrüßt. Um einen einheitlichen und nachhaltigen Qualitätsstandard sicherzustellen und gleichzeitig der breiten Öffentlichkeit die Sinnhaftigkeit von Erste-Hilfe-Ausbildungen zu verdeutlichen, empfiehlt der DVR eine Eingliederung der in der Fahrerlaubnisverordnung geforderten Nachweise

zin“ daher als fester Bestandteil integriert werden. Die Universitäten und berufsständischen Fort- und Weiterbildungsstellen sollten diesbezüglich sensibilisiert werden. Verkehrsmedizinische Inhalte sollten als regelmäßige Angebote der Ärztekammern und Fachgesellschaften angeboten werden, um die Beratungskompetenz bei der ärztlichen Behandlung zu verbessern. Die Beratungen durch Ärztinnen und Ärzte bezüglich individueller krankheitsbedingter Einschränkungen der Fahreignung sollten abrechenbar sein.



Kommunikation

Für eine Organisation, die sich der Unfallprävention und Verbreitung von Verkehrssicherheitsbotschaften verschrieben hat, ist Kommunikation eine Premiumaufgabe, müssen mit Kampagnen, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit wichtige Themen besetzt, Informationen verbreitet und Impulse für Verhaltensänderungen gegeben werden.

Bequem und leicht ist das bekanntlich nicht. Menschen, die größtenteils davon überzeugt sind, gute und sichere Verkehrsteilnehmer/innen zu sein, sollen ihr Verhalten ändern bzw. verbessern.

Im Straßenverkehr entstehen unzählige Missverständnisse und Probleme. Bei vielen Verkehrssicherheitsthemen gibt es unterschiedliche Meinungen bzw. hitzige Diskussionen und auch im Straßenverkehr selbst spielen Emotionen eine große Rolle. Das macht es nicht einfach, mit vielen oder sogar mit allen mobilen Menschen zielgerichtet zu kommunizieren. Aber es ist

eine Herausforderung, möglichst alle Verkehrsteilnehmer/innen anzusprechen und mit den passenden Botschaften zu erreichen.

Verkehrssicherheits-Botschaften sollten eindeutig und verständlich formuliert sein, die Angesprochenen wertschätzen und versuchen, sie nicht zu belehren. Sie sollten vielmehr versuchen zu motivieren und zu überzeugen. Da unterscheidet sich die individuelle und dialogorientierte Kommunikation nicht von der Massenkommunikation.

Durch neue Kommunikationswege, Anspracheformen, Medien und Technologien verändern sich Kommunikation und Werbung permanent. Es bleibt spannend, herauszufinden, welche Kommunikationsmaßnahmen bei der Präventionsarbeit besonders erfolgreich sind bzw. welche Kommunikationskanäle besondere Aufmerksamkeit bei welchen Zielgruppen finden.

Kampagne „Runter vom Gas“

Die seit 2008 bestehende, erfolgreiche BMVI/DVR-Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ wurde mit umfangreicher Medienarbeit, PR-Aktionen und Veranstaltungen auch im Jahr 2014 fortgeführt.

Die Kampagne richtete ihr Augenmerk auf zahlreiche Unfallursachen und -risiken im Straßenverkehr: Neben unangepasster Geschwindigkeit sind dies vor allem Ablenkung, gefährliches Überholen, rücksichtsloses Drängeln oder das Fahren unter Alkoholeinfluss. Zudem wirbt die Kampagne für das Anschnallen in Kraftfahrzeugen und das Tragen von Fahrradhelmen.

Im Dezember 2013 wurden im Verkehrszentrum des Deutschen Museums in München die

zweiten Motorrad-Comic, welche typischen Fehler Motorradfahrer/innen besser vermeiden sollten. Die Broschüre wurden u.a. über die Biker Union verteilt und erntete zudem bei den Motorrad-Gottesdiensten in Hamburg und anderen Städten viel Beifall.

„Runter vom Gas“ ging 2014 auch in deutschen Fußballstadien in die verbale Offensive. Bundesligavereine wie Borussia Dortmund, Schalke 04, Borussia Mönchengladbach oder der VfB Stuttgart geben der Verkehrssicherheitskampagne ihre Stimme – im wahrsten Sinne des Wortes: Die Stadionsprecher riefen die Fans im Verlauf der Bundesligapartien dazu auf, nach Spielschluss mit angepasster Geschwindigkeit

Vorsicht gilt auf Landstraßen; dort passieren fast 60 Prozent der tödlichen Unfälle. Um auf diese Gefahr aufmerksam zu machen, hatten „Runter vom Gas“ und das Fußballfachmagazin „kicker“ zu einem Gewinnspiel aufgerufen. Insgesamt nahmen mehr als 4.500 Fußballfans teil. Am Ende freuten sich zwei glückliche Gewinner über Pokalfinaltickets, ein Treffen mit den ehemaligen Nationalspielern und das Probefahren im DFB-Bus.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt warb am 27. Juni persönlich mit einer Banneraktion vor dem Reichstagsgebäude für die lebensrettende Warnweste, die seit dem 1. Juli 2014 in Personenkraftwagen, Lastkraft-



aktuellen Autobahnplakate „Scheinbar schöne Welt“ der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ vorgestellt. Die drei Motive zeigen fröhliche, unbeschwerte Szenen im Auto mit befreundeten Personen, Familie, Partnerinnen oder Partnern. Gleichzeitig brechen die Botschaften hart mit der Harmonie in der Bildsprache: „Einer rast, zwei sterben“, „Einer ist abgelenkt, vier sterben“ und „Einer drängelt, zwei sterben“. Das verdeutlicht, wie folgenreich Fehlverhalten im Straßenverkehr sein kann und lässt die Frage nach „Unfalltäter/in oder -opfer“ mit dem Wort „Einer“ im Sinne von „Jemand“ bewusst offen.

Gemeinsam mit Comic-Zeichner Martin Pearscheid, BMW Motorrad und Honda warben das Bundesverkehrsministerium und der DVR zum Frühjahr bei Bikern für einen vorsichtigen Start in die Saison und verlost auf www.runtervomgas.de Gutscheine für zertifizierte Fahrersicherheitstrainings. Unter dem Titel „Fahren mit Hirn“ zeigt der Illustrator in einem humorvollen

nach Hause zu fahren. Und sie sensibilisierten für das hohe Unfallrisiko auf Landstraßen. Der FC Schalke 04 informierte nicht nur via Lautsprecher, sondern zusätzlich auch auf dem Videowürfel seiner Arena mit den emotionalen Plakatomotiven von „Runter vom Gas“. Die Aktion richtete sich vor allem an junge Fahrerinnen und Fahrer. Denn die 18- bis 24-Jährigen bilden nach wie vor die Hauptrisikogruppe im Straßenverkehr. Am Tag des DFB-Pokalfinales, dem 17. Mai, unterstützte der Deutsche Fußball Bund (DFB) die Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ mit einer besonderen Aktion: DFB-Busfahrer Wolfgang Hochfellner lenkte den Nationalmannschaftsbus zum Berliner Hauptbahnhof. Mit an Bord: die ehemaligen Nationalspieler Arne Friedrich und Jörg Heinrich sowie Katherina Reiche, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, und Dr. Walter Eichendorf, DVR-Präsident. Gemeinsam zeigten sie den Sportfans: Rasen gehört ins Fußballstadion, Raserei nicht auf die Straße. Besondere

wagen, Zug- und Sattelzugmaschinen sowie Kraftomnibussen verpflichtend mitgeführt werden muss. Um die Verkehrsteilnehmenden in ganz Deutschland auf die Empfehlung zum Tragen einer Warnweste im Notfall oder bei Pannen hinzuweisen, wurde den Medien zur Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ zusätzlich regionale Bildmotive zum Abdruck angeboten.

Starke Auftritte hatte „Runter vom Gas“ im Sommer 2014 wieder bei den Musikfestivals Hurricane und Melt!. Dort sorgte am Runter vom Gas-Stand eine Fotobox für regen Zulauf. Mittels Kooperationen mit den Bands und Gewinnspielen wurde das Thema „Vollgas feiern – nüchtern fahren“ ebenso platziert wie durch Festivalansagen, Crowdballs und Banner. Auf zahlreichen weiteren Veranstaltungen, Messen und Tagen der Offenen Tür zeigte die Kampagne 2014 Präsenz und vermittelte Interessierten durch interaktive Module erlebbare Verkehrssicherheit.

„Hut ab – Helm auf“: Unter diesem Motto standen der Jazzmusiker Roger Cicero, der Sänger Mateo von „Culcha Candela“ und der Schauspieler Manuel Cortez für eine Anfang September deutschlandweit veröffentlichte Plakatstrecke Modell. Mütze oder Hut sind für die an der Plakataktion beteiligten Künstler wichtige Markenzeichen. Für mehr Verkehrssicherheit tauschten sie ihre Kopfbedeckung gegen einen Fahrradhelm. Roger Cicero erläuterte dazu: „Ich bin selbst Vater und animiere meinen Sohn, einen Fahrradhelm zu tragen.“ Und Mateo hofft, seine Fans so zu überzeugen, mehr für ihre Sicherheit im Straßenverkehr zu tun. Im Jahr 2013 wurden in Deutschland 71.110 Radfahrer bei Verkehrsunfällen verletzt, davon

dem Deutschen Familienverband kooperierte „Runter vom Gas“ zum Thema Sichtbarkeit. Gemeinsam mit dem ECE-Shoppingcenterbetreiber wurde bundesweit in Parkhäusern von Einkaufszentren mittels Aufkleber, per Bodenbelag und mit Plakaten auf die Unfallgefahr durch Ablenkung aufmerksam gemacht bzw. dafür geworben, Telefonate oder andere fahrfremde Tätigkeiten vor Fahrtantritt zu erledigen.

Bei einer Sitzung des „Runden Tisches der Bundesländer im DVR“ Anfang 2014 wurde ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur Begleitung der Kampagne „Runter vom Gas“ diskutiert und verabschiedet. Ab dem Sommer 2014 beteiligten sich dann zahlreiche Bundesländer an der

kann es treffen“, warben die Initiatoren dafür, Erste Hilfe-Kenntnisse aufzufrischen, um Leben zu retten. Denn bei der Mehrheit der deutschen Autofahrer/innen liegt laut Deutschem Roten Kreuz (DRK) der Erste Hilfe-Kurs mehr als zehn Jahre zurück und nur jede dritte Person sei angemessen in der Lage, Schwerverletzten überlebensnotwendige Erste Hilfe zu leisten.

Für eine verantwortungsbewusste Fahrweise auf winterlichen Straßen setzte sich „Runter vom Gas“ gemeinsam mit der Eistanzshow „Holiday on Ice“ und der ehemaligen Eiskunstläuferin und Schauspielerin Tanja Szewczenko ein. Denn was bei der meistbesuchten Eistanzshow der Welt die Grundlage für elegante



verloren 354 ihr Leben. Unter den Unfallopfern befanden sich 13.194 Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren. Die Plakatkampagne wurde von attraktiven Verlosungsaktionen flankiert, bei denen Fahrradhelme der limitierten „Runter vom Gas“-Sonderedition sowie Helme mit den Unterschriften der Prominenten gewonnen werden konnten. Mit Unterstützung vom Außenwerber Ströer waren die Werbeplakate an rund 450 Plakafflächen bundesweit zu sehen. Der Helmhersteller Nutcase und diverse Herstellerfirmen von Fahrradhelmen zählten ebenfalls zu den Kooperationspartnern.

Mit dem Medienpartner RTL organisierte „Runter vom Gas“ einen Filmbeitrag zum besseren Miteinander von Lkw-, Pkw- und Motorradfahrer/innen. Auf einer Teststrecke erlebte der RTL-Reporter die unterschiedlichen Perspektiven der Verkehrsteilnehmenden am eigenen Leibe. In Kooperation mit dem Schülermedium „yaez“ gab es einen bundesweiten Schülerwettbewerb, der für den Fahrradhelm warb, und mit

Kampagne mit Landstraßenplakaten, mit der Anbringung von Bannern und der Verteilung von Infomaterial, z.B. einer Broschüre im Handyformat zum Thema Ablenkung am Steuer. Banner, u.a. zum Thema „Rettungsgasse“ und eine Broschüre sowie ein Film zu „Geisterfahrern“ rundeten das Medienangebot ab. Auch zwei Veranstaltungsformate zum Thema „Vollgas feiern – nüchtern fahren“ und zur „Zweiten Ersten Hilfe“ wurden im Spätsommer/Herbst von vielen Bundesländern umgesetzt. Diese Runter vom Gas-Aktionen mit Flyern und anderen Infomaterialien warben in Diskotheken, auf dem Marktplatz, im Einkaufszentrum oder bei bestehenden regionalen und lokalen Veranstaltungen für mehr Verkehrssicherheit und sorgten darüber hinaus für eine Berichterstattung in den Medien. Den Startschuss zur Aktion „Zweite Erste Hilfe“ gab Testimonial Eckhart von Hirschhausen gemeinsam mit Staatssekretärin Reiche und DVR-Geschäftsführer Kellner im September in Berlin. Zusammen mit Hilfsorganisationen und Ina Kutscher, Initiatorin der Ausstellung „Jeden

Schwünge und artistische Einlagen liefert, stellt im Straßenverkehr ein Risiko und eine häufige Unfallursache dar: Laut statistischem Bundesamt verletzen sich 2013 insgesamt 16.404 Menschen aufgrund von Winterglätte. 120 Menschen starben durch Unfälle, die auf Straßenglätte durch Eis und Schnee zurückzuführen sind. Seit November 2014 bis zum Frühjahr 2015 lief ein Verkehrssicherheits-Spot der Kampagne bei 214 Veranstaltungen. Prominente Unterstützung erhielt „Runter vom Gas“ von Tanja Szewczenko als Kampagnenbotschafterin und verlost exklusiv zwei „Holiday on Ice“-Wochenenden mit Tickets für die „Holiday on Ice“-Show sowie einem Meet and Greet mit Tanja Szewczenko.

Die Homepage www.runtervomgas.de hält Aktuelles, Wissenswertes, Umfragen, Interviews, zahlreiche Filme wie beispielsweise die aufschlussreiche Video-Reportage „Ablenkung im Straßenverkehr macht blind“ und viele Materialien zum Bestellen oder zum Download bereit.

Freiwilliger Gesundheitscheck

Mit dem Auto unterwegs zu sein, gehört für viele ältere Menschen zu ihrem Alltag dazu: laut einer Umfrage des DVR ist es für 93 Prozent der älteren Fahrer/innen wichtig, sich selbstständig mit dem Wagen fortzubewegen; jede dritte Person zwischen 65 und 75 Jahren, die einen Pkw fährt, setzt sich fast täglich hinters Steuer. Und angesichts der demografischen Entwicklung wird zukünftig die Zahl derjenigen, die im Rentenalter mobil sein wollen, weiter steigen. Allerdings nimmt die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit mit den Lebensjahren ab und erhöht damit das Risiko, einen Unfall zu verursachen.

Seit Herbst 2012 wirbt der DVR deshalb gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutschen

medizinischen Berufen fühlen sich viele über das Thema sichere Mobilität im Alter unzureichend informiert. Um bundesweit Hausärztinnen und Hausärzte zu sensibilisieren und aufzuklären, hat der DVR 40.000 Informationspakete an Praxen versendet, die die wichtigsten medizinischen und rechtlichen Fragen beleuchten. Ein Leitfaden gab zudem Tipps, wie aus medizinischer Sicht ein erfolgreiches Beratungsgespräch zum sensiblen Thema zu führen ist. Poster für das Wartezimmer und Broschüren unterstützten die Praxen darüber hinaus bei der Information. Anzeigen und redaktionelle Beiträge sensibilisierten zudem in Fachzeitingen.

Die zweite wichtige Säule der „Aktion Schulterblick“ ist die Fortbildung älterer Autofahrer/

Die nächsten Angehörigen bemerken es häufig als Erste, wenn sich bei Familienmitgliedern allmählich Beeinträchtigungen beim Fahren einschleichen. Sie sind besonders gefragt, die Betroffenen darauf aufmerksam zu machen und sie auf die damit verbundenen Risiken hinzuweisen. Die Unterstützung von älteren Menschen im Straßenverkehr durch Angehörige und ihren Freundeskreis bildete deshalb einen weiteren Schwerpunkt der „Aktion Schulterblick“ im Jahr 2014. Der Flyer „Sicher mobil im Alter. Tipps für Angehörige und Freunde“ sowie Informationen im Internet boten eine Hilfestellung bei der schwierigen und emotionalen Aufgabe, Gespräche über mögliche Beeinträchtigungen mit älteren Verkehrsteilnehmenden zu führen. Auch die Telefonaktion für



Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) dafür, sich verantwortungsvoll um die eigene Mobilität zu kümmern und regelmäßig freiwillige Gesundheitschecks durchführen zu lassen.

Standen im ersten und zweiten Jahr die Autofahrenden und deren Angehörige im Fokus der „Aktion Schulterblick“, wendete sie sich im Jahr 2014 auch an Mediziner/innen als Mobilitätspartner. Gerade die hausärztliche Betreuung spielt eine wichtige Rolle, um zu gewährleisten, dass ältere Menschen am Steuer möglichst bis ins hohe Alter sicher unterwegs sein können. Sie kennen die Krankengeschichte der Betroffenen genau und können frühzeitig Beeinträchtigungen diagnostizieren, die die Fahrtüchtigkeit beeinflussen. In der Praxis zeigt sich jedoch: Nur zwei Prozent der älteren Autofahrenden über 65 Jahre wurden von ärztlicher Seite schon einmal auf das Thema Fahrtüchtigkeit angesprochen, obwohl ihnen eine Beratung sehr wichtig wäre. Zwei von drei würden auf ihren Führerschein verzichten, falls ihnen ärztlich dazu geraten wird. Aber auch auf Seiten der Medizin herrscht ein Informationsdefizit - in

innen. Mehr als drei Viertel in Deutschland haben seit ihrer Führerscheinprüfung weder an einem Fahrsicherheitstraining noch an einem Seminar teilgenommen. Viele verlassen sich darauf, ihre Fähigkeiten selbst einschätzen zu können. Doch Fachleute sind in der Lage, diese besser zu beurteilen, hilfreiche Tipps zu geben und eventuelle Leistungseinbußen schneller zu erkennen. Mit den „Mobilitätstagen 2014 - Fahr fit im Alter“ und umfangreicher Pressearbeit motivierte der DVR deshalb dazu, die eigenen Fähigkeiten und Kenntnisse auf den neuesten Stand zu bringen. Gemeinsam mit regionalen Tageszeitungen verlostes Mitgliedsorganisationen des DVR 2014 deutschlandweit fünfzehn Fahrsicherheitstrainings. Besonderes Highlight war der Mobilitätstag mit Tagesschau-Chef Jan Hofer in Hamburg. Medien wie RTL, SAT 1 oder der NDR berichteten über die Aktion. Weitere prominente Unterstützung erhielt die Kampagne durch die Moderatorin, Tagesschausprecherin und Ärztin Dr. Susanne Holst. In einer Pressemitteilung gab sie Tipps für den möglichst langen Erhalt einer sicheren Mobilität.

Leserinnen und Leser im Dezember, an der sich 18 Tageszeitungen, Anzeigenblätter und Online-medien beteiligten, richtete sich nicht nur an ältere Verkehrsteilnehmende, sondern auch an Rat suchende Angehörige. In über 130 Telefonaten wurden die Fachleute befragt. Mit einem Poster wurden die Teilnehmenden der Konferenz „Aging and Safe mobility“ der BASt im November 2014 über die Aktion informiert.

Wie schon in den vergangenen Kampagnen-jahren wurde zudem umfangreiche Presse- und Medienarbeit betrieben. Und das Internet als Infomedium wurde noch stärker genutzt: Ein Internet-Spot sollte die Aufmerksamkeit auf die Angebote des DVR und seiner Mitglieder lenken. Der Film ist ein Baustein der neuen Online-Infobox, mit der die Bekanntheit regionaler Beratungs- und Trainingsangebote erhöht werden konnte. Dazu wurde auch der Online-Selbsttest überarbeitet. Infos über Fahrtüchtigkeit im Alter, Fahrsicherheitstrainings und Fahrerassistenzsysteme runden das Internetangebot ab.

Tag der Verkehrssicherheit

Der „Tag der Verkehrssicherheit“ feierte am 21. Juni 2014 seinen zehnten Geburtstag. Seit 2005 ruft der DVR seine Mitglieder sowie andere Institutionen, Unternehmen und Organisationen auf, in großen und kleinen Veranstaltungen das Thema Verkehrssicherheit öffentlichkeitswirksam zu präsentieren. Hunderttausende Menschen hatten so in den vergangenen zehn Jahren Gelegenheit, sich zu informieren und an Vorführungen und Mitmach-Aktionen teilzunehmen. Auch in diesem Jahr bot der Tag der Verkehrssicherheit, der traditionell an jedem dritten Samstag im Juni durchgeführt wird, wieder zahlreiche Angebote für große und kleine Besucher/innen.

die Möglichkeit, durch Malen, Zeichnen, Fotografieren, Bildhauern, Gestalten jeder Art oder durch digitale Kunst zu zeigen, wie man zu mehr Verkehrssicherheit beitragen könne. Auch das Ziel der Sicherheitsstrategie „Vision Zero“ des DVR, ein Verkehrssystem ohne Tote und Schwerverletzte zu schaffen, sollte auf diese Weise veranschaulicht werden.

Der renommierte Künstler Romain Burgy, Mitglied der Jury des Wettbewerbs, präsentierte im Beisein von Verkehrsminister Dobrindt und DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf als Anregung seine persönliche Umsetzung des Themas. Der Kreativwettbewerb endete am 21. November mit einer Preisverleihung in Bonn. Dr. Eichendorf

für Straßenverkehr (BBZ) in Nordhausen ging es überwiegend um die Youngtimer. Mit dabei waren Alfred Noell, Erfinder und Autor der Fernsehserie „Der 7. Sinn“, sowie Walter Becker, Moderator und Gesicht des „Verkehrsmagazins“ im DDR-Fernsehen, die mit einem Augenzwinkern einen Blick auf die Anfänge der Verkehrserziehung warfen. Darüber hinaus standen Fahrsicherheitsvorführungen, ein Geschicklichkeitsparcours, ein simulierter Auffahrunfall zwischen einem Mittelklassefahrzeug und einem Tanklastzug und vieles mehr auf dem Programm.

In Osnabrück wurde der Domvorplatz für einen Tag zum Mittelpunkt vielfältiger Informations-



Schirmherr der Aktion ist Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt. Auf einer Pressekonferenz in Berlin würdigte er die Aktion und betonte, dass die Sicherheit auf unseren Straßen alle etwas angehe und jeder Mensch durch Rücksichtnahme und vorausschauendes Verhalten für mehr Verkehrssicherheit sorgen könne.

Im Rahmen der Pressekonferenz wurde auch der Startschuss zu einem Kreativwettbewerb gegeben, der zum zehnten Tag der Verkehrssicherheit vom DVR ausgeschrieben wurde. Vier Monate lang hatten die Teilnehmenden



überreichte gemeinsam mit Romain Burgy die Preise für die ersten vier Platzierungen. Zur Jury gehörten auch Antonio Avenoso, Geschäftsführer des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC (European Transport Safety Council) sowie Prof. Christa Wehner, Studiendekanin Marktforschung und Konsumentenpsychologie an der Fakultät für Wirtschaft und Recht der Hochschule Pforzheim. Die ausgezeichneten Beiträge sind auf der Homepage zu sehen.

Das Herzstück des Tages der Verkehrssicherheit bildeten auch im Jubiläumsjahr die großen Publikumsveranstaltungen auf zentralen Plätzen in großen und kleinen Städten und Gemeinden, die unter dem Motto „Gemeinsam für mehr Sicherheit“ stattfanden. Bei rund 150 Veranstaltungen, von Rostock bis Dachau und von Cottbus bis Aachen, stand das Thema Verkehrssicherheit im Vordergrund.

Beim „Junge Legenden“-Event des Auto Club Europa (ACE) und des Berufsbildungszentrums



und Mitmachangebote. Überschlagsimulator, Gurtschlitzen, Elektrofahrzeuge sowie ein buntes Rahmenprogramm mit Live-Musik boten Abwechslung für Groß und Klein. Doch auch die vielen kleineren Aktionen, etwa in Schulen oder Kindertagesstätten, verliehen dem Tag der Verkehrssicherheit zum zehnten Mal sein vielfältiges Gesicht.

Weitere Informationen zum Tag der Verkehrssicherheit unter:

www.tag-der-verkehrssicherheit.de.



DVR-Kolloquium

„Sichere Straßen – für kleines Geld?“

Die sichere Gestaltung von Straßen ist ein wesentliches Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Wirkung von baulichen Maßnahmen ist exakt überprüfbar, da die Unfallsituation vor und nach einer Neugestaltung ortsgenau verglichen werden kann. Um dem Ideal einer sicheren Straße möglichst nahe zu kommen, fehlen jedoch häufig die dazu erforderlichen finanziellen Mittel. Aber gibt es nicht auch wirkungsvolle infrastrukturelle Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit „für kleines Geld“? Dieser Frage gingen der DVR und die Unfallforschung der Versicherer (UDV) auf dem DVR-Kolloquium am 8. Dezember 2014 in Berlin nach. Wie lassen sich Gefahren präventiv erkennen und beseitigen? Welche effektiven und preiswerten Möglichkeiten gibt es, um Straßen sicherer zu gestalten? Wo liegen die Grenzen einfacher Maßnahmen? Diesen und weiteren Themen rund um die Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur widmeten sich Experten aus Politik, Wissenschaft und Forschung sowie Industrie und Verbänden.

Nach der Begrüßung der rund 150 Gäste durch DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf und Grußworten von Dr. Stefan Krause, Leiter der Abteilung Straßenbau im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), und Siegfried Brockmann, Leiter der UDV, beleuchteten vier Fachvorträge die Thematik. Prof. Dr. Jürgen Gerlach von der Bergischen Universität Wuppertal sprach über die sichere Gestaltung von Stadtstraßen. 80 Prozent der Unfälle ereigneten sich auf zehn Prozent der Verkehrsflächen. Daher müsse man sich bei der Verbesserung der Infrastruktur auf diese Stellen konzentrieren. Die Sichtbeziehungen müssten verbessert, die Komplexität reduziert und die Geschwindigkeit gedämpft werden. Dabei seien auch Blitzkästen ein probates Mittel.

Auf Sicherheitsaspekte von Landstraßen ging Prof. Dr. Andreas Bark von der Technischen Hochschule Mittelhessen ein. Er konzentrierte sich dabei auf die neue Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) und die darin

enthaltenen vier Entwurfsklassen. Autofahrer/innen müssen den Straßentyp wiedererkennen, die Netzfunktion der Straße begreifen und darauf bezogen die geeignete Geschwindigkeit wählen. Jörg Ortlepp von der UDV führte den Zuhörenden die Zahlen der Getöteten und Verletzten vor Augen, die Tag für Tag im Straßenverkehr zu beklagen sind. Im Nachhinein ließen sich Sicherheitsmängel von Straßen normalerweise nicht mehr mit einer einfachen Maßnahme beseitigen, sondern eher durch einen „Maßnahmenmix“. Daneben gelte es, mögliche Mängel der Infrastruktur schon bei



der Planung und der Ausführung zu erkennen. Infrastruktur könne Fehler verhindern. Nicht alle, die von der Straße abkommen, müssten mit schweren Unfallfolgen bestraft werden. Prof. Dr. Jürgen Follmann von der Hochschule Darmstadt stellte fest, dass unser Straßennetz in die Jahre gekommen sei. Um die Qualität im Bestand zu sichern, Gefahren präventiv zu erkennen und zu beseitigen seien Sicherheitsaudits ein geeignetes Mittel. Wichtig sei aber auch ein stärkerer Austausch über Best-Practice-Beispiele.

Einig waren sich die Fachleute in der Einschätzung, dass es durchaus Maßnahmen gibt, die für kleines Geld zu haben sind. Effiziente und effektive Ergebnisse zur Erhöhung der Verkehrssicherheit seien in der Regel aber nicht preiswert zu haben. In der anschließenden Podiumsdiskussion wurde deutlich, dass es um die Infrastruktur in Deutschland nicht zum Besten steht. Dazu wurde Prof. Kurt Bodewig, Präsident der Deutschen Verkehrswacht und DVR-Vizepräsident aus dem Abschlussbericht der

von ihm geleiteten „Kommission für nachhaltige Infrastrukturfinanzierung“ zitiert: „Wir betreiben Vermögensverzehr in der Infrastruktur.“ An der Verkehrssicherheit im Bestand dürfe nicht gespart werden und es sei wichtig, sich beim Blick auf Unfalldüngungsstellen von Anfang an genau zu überlegen, wo man am Ende hin möchte. Dann könnten auch Maßnahmen greifen, die nicht so viel kosten und die nachweislich helfen, Unfälle zu vermeiden.

Teilnehmer der von Marco Seiffert moderierten Podiumsdiskussion waren Helmut Etschenberg,



Städteregionsrat Aachen, Jürgen Fenske, Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Timm Fuchs vom Deutschen Städte- und Gemeindebund (DSIGB), Dr. Christian Kammel vom Industrieverband Straßenausstattung (IVSt) und Prof. Dr. Reinhold Maier von der Technischen Universität Dresden. In seinem Schlusswort fasste DVR-Präsident Dr. Eichendorf die Erkenntnisse folgendermaßen zusammen: Zur Verbesserung der Infrastruktur brauche man Geld, aber auch „Grips“. Wenn sich die Infrastruktur verschlechtere, nehme auch die Verkehrssicherheit ab. Er verwies auf den gefährdungsorientierten Ansatz, den der DVR bei der Verkehrssicherheitsarbeit verfolgte. Eichendorf beklagte, dass Unfallkommissionen über keinen Etat verfügten. Der Neu- oder Ausbau von Straßen sei eher die Ausnahme. Daher bräuchten wir neben der Unfallkommission regelmäßige Bestandsaudits, Verkehrsschauen sowie Streckenkontrollen.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Medienarbeit

Über sein Fachmagazin „DVR report“, über Presseseminare, Leser-Telefon-Aktionen, repräsentative Umfragen, Foto-Text-Aussendungen, Info-Grafik-Dienste, Hörfunkbeiträge und Pressemitteilungen hat der DVR 2014 vielfältige Themen öffentlichkeitswirksam vermittelt. In zahlreichen Hörfunk- und TV-Interviews standen die Expertinnen und Experten des DVR Rede und Antwort. Darüber hinaus beantwortete die DVR-Pressestelle zahlreiche Medienanfragen zu aktuellen Anlässen und lieferte wichtige Hintergrundinformationen. Zudem wurden Vorstandsbeschlüsse, Stellungnahmen und Forderungen des DVR medienwirksam aufbereitet.

gebe Möglichkeiten, die Unfallrisiken für ungeschützte Verkehrsteilnehmer/innen, zu reduzieren – sei es durch persönliche Ansprache ohne erhobenen Zeigefinger, durch passende Infrastruktur oder auch aktive Schutzmaßnahmen beim Pkw. Es gehe darum, dass diese Zielgruppe sicher am Straßenverkehr teilnehmen könne. Rund 60 Personen aus dem Pressebereich nahmen an diesem Seminar teil.

Das Auto gibt selbstständig Gas, lenkt, bremst und überholt. Wer fährt, lehnt sich entspannt zurück und überlässt dem Auto alle Aufgaben des Fahrens. Eine ferne Zukunftsvision? Ungewiss scheint weniger, ob dieses Szenario möglich sein wird, sondern eher, ab wann. Die

Können wir grenzenloses Vertrauen in die Technik haben? Wer übernimmt die Verantwortung, wenn die Systeme versagen? Wie muss die Hauptuntersuchung weiterentwickelt werden, damit automatisierte Fahrzeuge überprüft werden können? Wie wirkt sich das vollautomatisierte Fahren auf die Gesellschaft aus? Diesen und weiteren Fragen widmete sich das Presse-seminar.

Fazit: Mit Blick auf die Fehleranfälligkeit des Menschen – rund 90 Prozent aller Straßenverkehrs-unfälle sind auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen – steckt in den technischen Systemen hohes Sicherheitspotenzial. Gleichzeitig muss man aber auch die Risiken



DVR report

In drei Ausgaben wurde 2014 ausgewogen und umfassend über die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland und Europa berichtet. Die zahlreichen Aktivitäten der DVR-Mitglieder 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 Befragten aus Politik, Wissenschaft und Verbänden rundeten die Berichterstattung im DVR report ab.

Presseseminare

Das erste Presseseminar wurde am 28. und 29. August 2014 in Kastellaun zum Thema „Ungeschützte Verkehrsteilnehmer“ durchgeführt. Im Vordergrund standen Faktoren der Mobilität von Kindern, Fußgänger/innen, älteren Menschen und Radfahrenden. Diese Gruppen weisen spezifische Risikofaktoren, verschiedene Lebensstile und unterschiedliches Mobilitätsverhalten auf. Und genau hier gilt es nach Ansicht der Fachleute anzusetzen. Es

Automobilherstellung und -zulieferung tüfelt längst am vollautomatisierten Pkw. Das DVR-Presseseminar „Automatisiertes Fahren: Chance oder Risiko?“ am 24. und 25. November 2014 in Bonn beschäftigte sich mit technischen, psychologischen und rechtlichen Aspekten des Themas. Sieben Fachreferenten diskutierten mit rund 70 Pressesgästen aktuelle Erkenntnisse und beleuchteten Chancen, Risiken und Probleme der zunehmenden Automatisierung.

Die Vorstellung, die Kontrolle der „Maschine Pkw“ zu überlassen, bereitet vielen Menschen Unbehagen.

Sind beim automatisierten Fahren weniger Unfälle und besserer Verkehrsfluss zu erwarten? Kann sich das Berufsbild beispielsweise eines Fernfahrers vom „Lenksklaven“ zum „modernen Logistikmanager“ wandeln, wenn die Lkw selbst steuern? Welche rechtlichen Hürden gibt es auf dem Weg vom automatisierten zum hochautomatisierten und autonomen Fahren?

im Blick behalten, wenn Teile aus der Gesamtfahraufgabe herausgelöst und von der Technik übernommen werden. Klar wurde, dass Rahmenbedingungen für das automatisierte Fahren geschaffen werden müssen. Hier geht es um rechtliche Fragen und weiteren Forschungsbedarf zur Mensch-Maschine-Schnittstelle.

Leser-Telefon-Aktionen

Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis oder Reifglätte – wenn diese Bedingungen herrschen, ist laut Straßenverkehrsordnung Winter. Nur dann sind Winterreifen wirklich Pflicht. Genauer: M+S Reifen, denn der Begriff Winterreifen kommt in den Regelungen gar nicht vor. Bei Deutschlands Autofahrer/innen verursacht die „situative Winterreifenpflicht“ jedes Jahr aufs Neue Stirnrundeln. Denn sie lässt wichtige Fragen offen: Machen Winterreifen nur bei solchen extremen Bedingungen Sinn? Soll ich lieber Ganzjahresreifen fahren? Wann ist der richtige Zeitpunkt, um die Winterreifen

zu montieren? Und ist jeder M+S-Reifen ein geeigneter Winterreifen? Ein Anruf am Lesertelefon sorgte durch fachliche Auskunft für Klarheit – und Sicherheit.

Insgesamt beteiligten sich 22 Medien an der Leser-Telefon-Aktion, mit 37 Veröffentlichungen wurde eine Gesamtauflage in Höhe von 7,9 Millionen erreicht.

ABS und ESP gehören heute bei den meisten Fahrzeugen zur Serienausstattung. Aber was ist ein ACC, AEA, EBA oder TSR? Hinter diesen kryptischen Abkürzungen verbergen sich moderne Fahrerassistenzsysteme wie ein Abstandsregeltempomat, ein automatischer



Einparkassistent, ein Notbremsassistent oder die automatische Erkennung von Verkehrsschildern durch das Auto. Was früher wie pure Science-Fiction klang, gilt heute als wirksamer Beitrag zur Verbesserung von Sicherheit und Komfort im Auto. Den so unterschiedlichen Fahrerassistenzsystemen ist eines gemeinsam: Sie sind zwar technisch komplex, fallen aber im Fahralltag kaum auf. Gerade weil die Systeme so komplex und vielfältig sind, stellen sich viele Autofahrende – besonders wenn der Kauf eines neuen Autos ansteht – eine Reihe von Fragen: Was leisten die einzelnen Systeme? Welche Assistenzsysteme sind für mein Wunschauto verfügbar? Und welches System passt zu meinen Fahrgewohnheiten und Anforderungen? Expertinnen und Experten des DVR und seiner Partnerorganisationen brachten am Lesertelefon Licht in den Abkürzungsdschungel. Mit 28 Veröffentlichungen in 16 Medien wurde eine Gesamtauflage in Höhe von 5,9 Millionen erzielt.

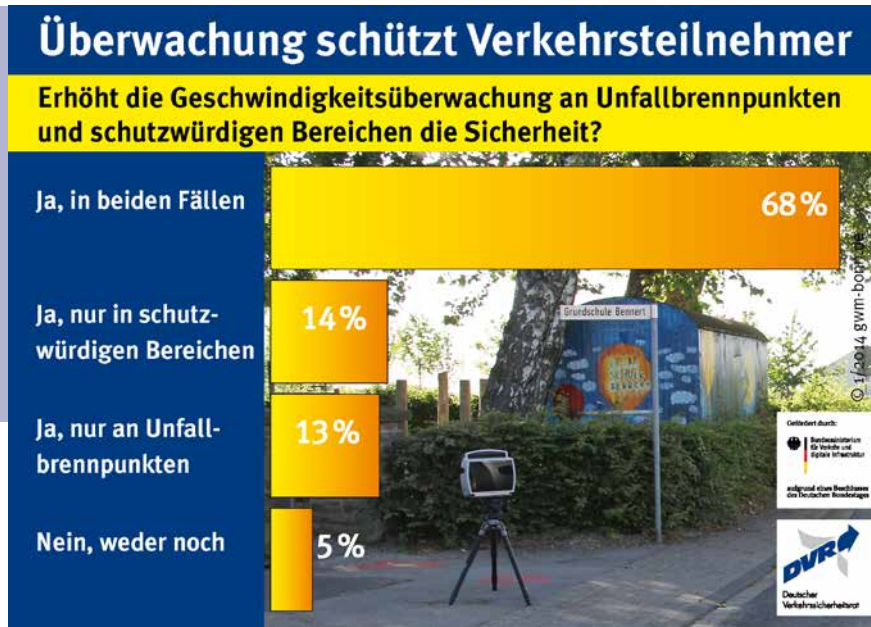
Repräsentative Umfragen

Mehr als zwei Drittel der Befragten, die Autofahren (68 Prozent), waren bei der ersten Umfrage der Meinung, dass Geschwindigkeitsüberwachung an Unfallbrennpunkten und schutzwürdigen Bereichen wie zum Beispiel vor Kindergärten, Schulen oder Altenheimen die Verkehrssicherheit erhöht. Etwa jede siebte befragte Person (14 Prozent) sah eine Erhöhung der Verkehrssicherheit nur bei der Überwachung in schutzwürdigen Bereichen als gegeben, etwa genauso viele Befragte (13 Prozent) schrieben nur Kontrollen an Unfallbrennpunkten eine positive Wirkung zu. Lediglich eine kleine Minderheit (5 Prozent) war der Meinung, dass in beiden

www.dvr.de

Der Internetauftritt des DVR, in dem alle Programme, Aktionen und Kampagnen sowie zahlreiche weitere Informationen zur Verfügung gestellt werden, wurde weiterentwickelt. Für das Jahr 2014 konnten rund 5,7 Millionen Seitenaufrufe und ein Gesamtdatenumsatz von rund zwei Terabyte der knapp 800.000 Besucher/innen verzeichnet werden. Durchschnittlich verweilen die Nutzer elf Minuten auf den DVR-Webseiten.

Das elektronische Medienarchiv wurde über 30.000 Mal genutzt. Rund 7.500 Personen sind im Medienarchiv registriert.



Fällen keine Erhöhung der Verkehrssicherheit erzielt würde.

Bei der zweiten Umfrage war die Mehrheit (51 Prozent) der Meinung, dass Tempo 50 innerorts oft viel zu schnell ist. Lediglich ein Viertel der Befragten (27 Prozent) war der Meinung, dies träfe nicht zu. Jede fünfte befragte Person (22 Prozent) war unentschieden.

Bei beiden repräsentativen Umfragen wurden 1.500 bzw. 2.000 Verkehrsteilnehmer/innen ab 14 Jahren befragt. Die zentralen Ergebnisse wurden in zwei Info-Grafiken veröffentlicht.

Rücksicht im Straßenverkehr

Wer auch immer – mit oder ohne Verkehrsmittel – in der Stadt unterwegs ist, tut dies meist nicht aus Müßiggang, sondern möchte möglichst schnell ein bestimmtes Ziel erreichen. Die vielen anderen, die ebenfalls unterwegs sind, werden da nicht selten als Hindernis empfunden. Oft genug führt dies zu Konflikten – brenzlige Situationen oder Unfälle mit Personenschaden sind häufig die Folge.

Die Kampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ will das ändern und wirbt für mehr Rücksicht, Fairness und Gelassenheit aller mit besonderem Fokus auf dem Radverkehr. Die Kampagne wurde gemeinsam von den Städten Berlin und Freiburg, dem Bundesministerium für Verkehr

und digitale Infrastruktur, dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV), der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und dem DVR entwickelt und zunächst in den Pilotstädten Berlin und Freiburg durchgeführt. Seit dem Nationalen Radverkehrskongress im Mai 2013 in Münster kann die Kampagne von allen Städten und Kommunen in Deutschland übernommen werden. Auf dem Kongress wurde sie zunächst symbolisch an Bonn und Trier übergeben. Auch Oldenburg, der Landkreis Fürth und die Samtgemeinde Harsefeld haben die Kampagne mittlerweile übernommen.

Fahrradkommunikalkonferenz in Düsseldorf. Bei verschiedenen Verkehrssicherheitsveranstaltungen wurde das Fachpublikum mit Vorträgen über die Kampagne informiert. Zahlreiche Partnerschaften machten „Rücksicht im Straßenverkehr“ durch Berichte in Gremien, Medien und im Internet sowie durch die Verteilung von Infolyern bei Radverkehrs- und Kommunalverantwortlichen bekannt. Die Verkehrsteilnehmer/innen wurden mit Infoständen der Kampagne bei der Messe Velo in Berlin und beim Tag der offenen Tür der Bundesregierung im Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für die Ziele der Kampagne sensibilisiert.

Tagessieger/innen qualifizierten sich für das Finale. Daneben qualifizierten sich außerdem die zehn besten Frauen für das Finale, sofern sie nicht zur ersten Gruppe gehörten. Erstmals gab es in diesem Jahr auch Zuschauer, denn die Aktion wurde auf öffentlichen Plätzen durchgeführt. Durch diese Neuausrichtung erzielte die Aktion im 26. Jahr 25 Prozent mehr Teilnehmende als im Vorjahr. Besonders hervorzuheben ist, dass sich gerade die Zielgruppe der 18-25-Jährigen durch eine rege Teilnahme auszeichnete. Das Finale fand am 1. August auf dem LUK Driving Center am Baden Airpark statt. Die anschließende Siegerehrung unter Beteiligung aller an der Aktion beteiligten Sponsoren fand im festlichen Rahmen in Baden-Baden



Deutschlands beste Autofahrerinnen und Autofahrer

Bei der 26. Auflage des Wettbewerbs „Deutschlands beste Autofahrer“, Europas größter Fahrsicherheitsaktion, gab es 30 Vorrunden, in denen die Teilnehmenden vier Aufgaben bewältigen mussten, die eine gute Fahrerin bzw. einen guten Fahrer ausmachen. Der Wettbewerb wird durchgeführt von AutoBild, dem DVR und Partnern. Neben dem Absolvieren eines theoretischen Führerscheintests musste eine Fahraufgabe, bei der es auf das genaue Einschätzen von Abmessungen des Fahrzeuges ankommt, bewältigt werden sowie eine Aufgabe zum Thema „Einparken“ und eine zum Bremsen und Ausweichen auf glattem Untergrund.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat hat die Koordination der Weitergabe von „Rücksicht im Straßenverkehr“ an Kommunen übernommen. Er berät und unterstützt Interessierte. Zudem bewarb er die Kampagne z.B. mit Infoständen auf dem 1. Deutschen Kommunalradkongress in Siegburg, dem 1. Deutschen Fußverkehrskongress in Wuppertal oder der

An jedem Vorrundentag erhielten 50 Leserinnen und Leser der AutoBild die Chance, der oder die Beste zu sein. Daneben konnten alle, die sich dieser Herausforderung stellen wollten, spontan teilnehmen. Die insgesamt 30

statt. Auch in diesem Jahr stand sie wieder unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministers mit Unterstützung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Weiterhin unterstützen die Aktion: Ford, die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK), Bridgestone, DEKRA, Schaeffler und der Automobilclub von Deutschland (AvD).

„Europäischer Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge 2014“

Dr. Ing. Erwin Petersen ist im Rahmen des Jahreskongresses 2014 der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU) in Kopenhagen für sein Lebenswerk mit dem „Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge“ geehrt worden. Die Ehrung erhielt er für seine exzellenten Ingenieurleistungen auf dem Gebiet der Fahrerassistenzsysteme für Nutzfahrzeuge und Nutzfahrzeug-Kombinationen, die zu einer intensiven Steigerung der aktiven Sicherheit im

Straßenverkehr beitragen. Der Preis wurde zum 24. Mal vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat, von der EVU und der Sachverständigenorganisation DEKRA für herausragende technische Innovationen oder für ein herausragendes Lebenswerk an Personen vergeben, die sich in besonderer Weise um die Sicherheit des Nutzfahrzeuges verdient gemacht haben. DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer würdigte die Leistung des Preisträgers: „Fahrerassistenzsysteme, wie von Dr. Erwin Petersen entworfen, haben in der Vergangenheit einen wichtigen Beitrag zur



Unfallreduktion geleistet und werden das in Zukunft verstärkt weiter tun.“

20. DVR-Forum Sicherheit und Mobilität

Bei Diskussionen rund um die Geschwindigkeitsüberwachung fallen schnell Begriffe wie Abzocke, Radarfalle, Gängelung und Schikane. Die Überwachung findet demnach zu oft an falschen, weil ungefährlichen Orten statt. Geht es also nur darum, Kopfprämien zu kassieren? Oder möchte der Staat durch die Geschwindigkeitsüberwachung jedem Verkehrsteilnehmenden zum Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit verhelfen? Diese und weitere Fragen standen im Mittelpunkt des 20. Forums Sicherheit und Mobilität des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) am 18. Juni in Berlin. Unterstützt wurde das Jubiläumsforum, das den Titel „Geschwindigkeitsüberwachung: Staatliche Bevormundung oder Fürsorge?“ trug, vom Automobil-Club Verkehr (ACV), von DEKRA und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV).

Die parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Katherina Reiche, unterstrich in ihrem Grußwort die Forderung der meisten Verkehrssicherheitsexperten/innen deutlich häufiger Überwachung anzuwenden, um die Zahl der Verkehrstoten zu senken. Auf die Sicherheitsstrategie Vision Zero ging Clemens Klinke, Mitglied des Vorstands DEKRA SE und Vizepräsident des DVR, ein. Er wies darauf hin, dass es bereits zahlreiche Städte in Deutschland und Europa gebe, bei denen das Ziel von null



Getöteten im Straßenverkehr in einem oder gar mehreren aufeinanderfolgenden Jahren erreicht worden sei. Dr. Detlev Lippard, DVR, erläuterte in seinem Vortrag, warum der Vorwurf der „Abzocke“ ungerechtfertigt sei. Es gebe kein Recht auf zu schnelles Fahren, und Geschwindigkeitskontrollen machen unsere Straßen nachweislich sicherer. Prof. Dr. Dieter Müller vom Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten in Bautzen bekräftigte, dass Verkehrsüberwachung allen Menschen, die sich im Verkehrsraum bewegen, nütze. Maßnahmen der Überwachung dienten dazu, die gesetzestreu von den

gesetzeswidrig handelnden Verkehrsteilnehmer/innen zu unterscheiden. Verkehrspsychologe Dr. Jens Schade von der Technischen Universität Dresden beschäftigte sich in seinem Vortrag mit den persönlichen und situativen Bedingungen, die zur Wahl der Geschwindigkeit und Regelbefolgung oder -missachtung führen.

In der anschließenden von Marco Seiffert moderierten Podiumsdiskussion wurde deutlich, wie stark das Thema Geschwindigkeitsüberwachung polarisiert. Lars Wagener, Vorsitzen-

der der Geschäftsleitung des ACV, Dr. Michael Haberland, Präsident des Automobilclubs Mobil in Deutschland, Dr. Karl-Friedrich Voss, Vorsitzender des Bundesverbandes Niedergelassener Verkehrspsychologen, Dr. Schade und Prof. Dr. Müller führten eine kontroverse Diskussion. Dr. Walter Eichendorf hob in seinem Schlusswort hervor, dass Geschwindigkeitsüberwachung einen unverzichtbaren Stellenwert für die Umsetzung der Vision Zero besitze. Überwachung sei nur ein Aspekt der Verkehrssicherheit, aber ohne Überwachung sei alles nichts.



Dialog und Politik

Parlamentarischer Abend

Die 18. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages war erst wenige Monate alt, die einzelnen Ausschüsse konstituierten sich und die Arbeit der Parlamentarier/innen nahm Fahrt auf. Ein guter Zeitpunkt für den Parlamentarischen Abend des Deutschen Verkehrssicherheitsrats und der Deutschen Verkehrswacht (DVW). In der Sächsischen Landesvertretung in Berlin durften DVR und DVW am 21. Februar 2014 rund 190 Teilnehmende aus Politik, Verwaltung, Medien, Wirtschaft und Verbänden begrüßen. Nach den einleitenden Begrüßungsworten von DVW-Präsident und Bundesminister a.D. Kurt Bodewig und Gastgeber Sven Morlok, Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit

„Aus Sicht des BMVI stehen dabei drei Verkehrsteilnehmergruppen im Fokus: Kinder, junge Fahrer und Senioren“, erklärte Reiche. Dabei setze das Ministerium weiterhin auf gemeinsame Aufklärungsarbeit und Kampagnen mit DVR und DVW. Weitere zentrale Themen seien die Verbesserung der Landstraßensicherheit, die Erhöhung der Helmtragequote beim Fahrradfahren sowie die Erfassung von Schwerverletzten in der amtlichen Unfallstatistik. Insgesamt sei Deutschland beim Blick auf die Verkehrssicherheit auf einem guten Weg. Erfolgsmodelle wie das „Begleitete Fahren ab 17“, das Alkoholverbot für Fahranfänger/innen, aber auch öffentlichkeitswirksame Kampagnen wie „Runter vom Gas“ seien mit dafür verantwortlich, dass die

Interessenvertretung

Die politische Arbeit des DVR-Hauptstadtbüros besteht darin, Gespräche mit Entscheidungsträger/innen auf allen politischen Ebenen für den DVR-Präsidenten und die Geschäftsführung vorzubereiten bzw. selbst zu führen. Zum Adressatenkreis gehörten 2014 in erster Linie Mitglieder/innen des Deutschen Bundestages und der Bundes- sowie der Landesministerien. Darüber hinaus werden auch Kontakte zu Medien und Verbänden geknüpft bzw. vertieft. Auf Wunsch des Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages richtete der DVR im November 2014 eine Informationsveranstaltung zum Thema „Alkohol-Interlocks“ für Mitglieder/innen des Ausschusses aus.



und Verkehr des Freistaates Sachsen, gab die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Katherina Reiche, einen ersten Ausblick auf die Verkehrssicherheitspolitik der Bundesregierung für die neue Legislaturperiode. Trotz zahlreicher Erfolge in der Vergangenheit sei die Herausforderung der nächsten Jahre, das Potenzial zur Reduktion von Unfällen weiter auszuschöpfen.

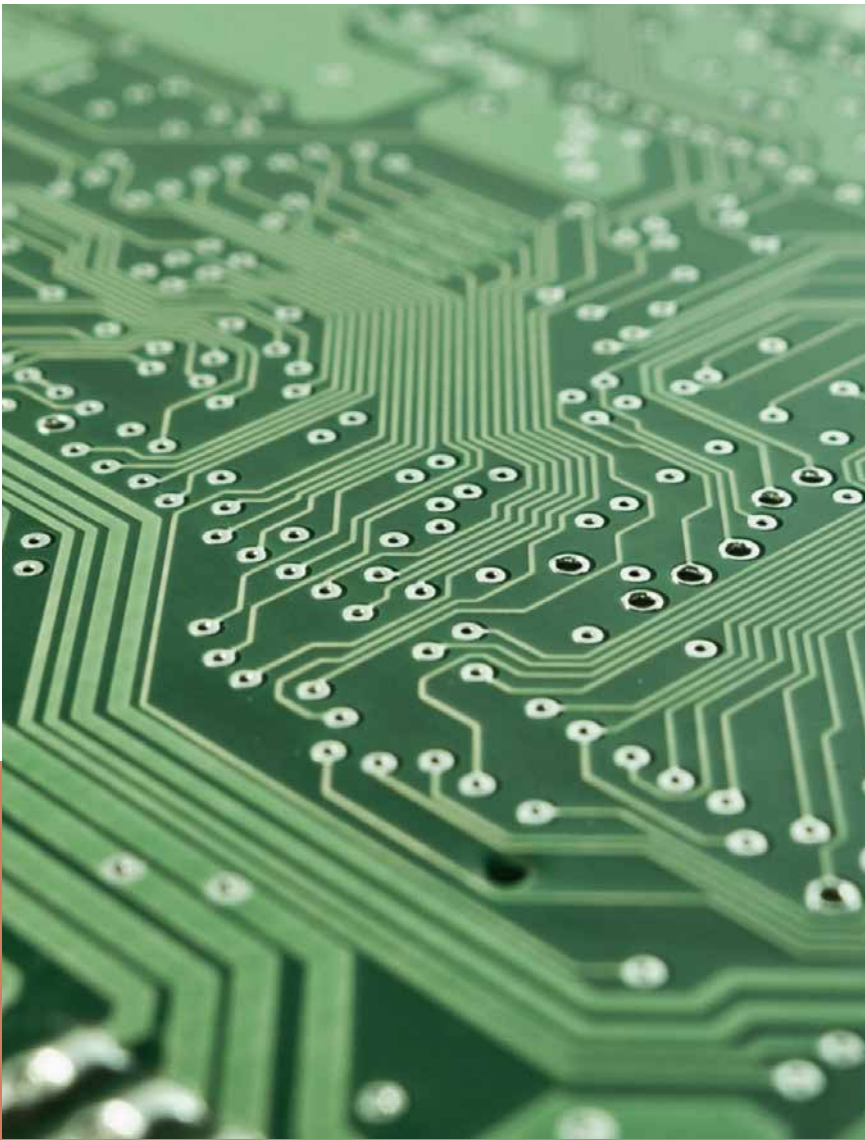
Zahl der im Straßenverkehr Getöteten stetig sinke.

In der anschließenden Podiumsdiskussion erläuterten die verkehrspolitischen Sprecher/innen der Bundestagsfraktionen, welche Ziele, Projekte und Initiativen sie in den kommenden Jahren in den Mittelpunkt ihrer Arbeit stellen wollen.

Auf die Frage nach zentralen Forderungen in dieser Legislaturperiode antwortete Stephan Kühn (Bündnis 90/Die Grünen), dass es den Kommunen erleichtert werden sollte, flexibler in der Einrichtung von Tempo-30-Zonen zu sein. Sabine Leidig (Die Linke) ging noch einen Schritt weiter und sprach sich für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Städten aus. Für Kirsten Lühmann (SPD) stand die weitere Verbesserung im Bereich der elektronischen Fahrerassistenzsysteme im Vordergrund. Die Erhöhung der Sicherheit auf Landstraßen nannte hingegen Ulrich Lange (CDU/CSU) als wichtigstes Thema.

Das DVR-Hauptstadtbüro informiert zudem die DVR-Mitglieder bzw. -gremien kontinuierlich über relevante Gesetzesvorhaben und den aktuellen Stand politischer Diskussionen.





Technik

Warum geschehen Unfälle? Einfach gesagt, weil Menschen Fehler machen, mit und ohne Absicht. Die Technik versagt nur extrem selten.

Aber die Technik kann helfen, menschliche Fehler auszugleichen oder deren Folgen zu mindern.

Beispiel Fahrzeugtechnik: „Fahren“ besteht aus einer Reihe von Teilfunktionen, beispielsweise Spurhaltung sowie Richtungs- und Geschwindigkeitskontrolle. Dazu kommen Streckenplanung und Navigation. Im Laufe der mehr als 100-jährigen Geschichte des Automobils wurden Fahrer/innen in der Ausführung der Funktionen zunehmend durch technische Komponenten unterstützt. Um 1900 etwa bestand allein der Startvorgang aus zehn Schritten. Heute werden zunehmend Funktionen der Fahraufgabe teilautomatisiert beziehungsweise vollständig an das technische System übertragen. Es gibt eine Vielzahl elektronischer Helfer, die den Personen am Lenkrad bei der Beherrschung

des Fahrzeugs assistieren und helfen, menschliche Fehler zu vermeiden. Und die Entwicklung ist noch nicht abgeschlossen, es gibt noch genug Potenzial, mit technischer Unterstützung aus Unfällen erwachsendes menschliches Leid zu verhindern oder zu lindern.

Beispiel Infrastruktur: Maßnahmen im Straßenraum haben große Vorteile, weil sie in aller Regel dauerhafte Wirkung haben. Und diese ist exakt überprüfbar, indem die Unfallsituation vor und nach der Neugestaltung ortsgenau verglichen werden kann. Hierzu gibt es langjährige Erfahrungen in Deutschland. Grundsätzlich ist bekannt, welche Maßnahmen sich bewährt haben und welche ungeeignet sind.

Von zentraler Bedeutung ist nach Meinung des DVR die Anpassung des Netzes an die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer/innen, indem eine gleichberechtigte Orientierung an den Bedürfnissen wie am Fehlverhalten von Menschen zu Fuß oder auf dem Rad und dem

motorisierten Verkehr erfolgt. In der Vergangenheit war die Straßenplanung in hohem Maße auf die Förderung des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet. Heute findet langsam ein Umdenken statt: Der Radverkehr beispielsweise wird zunehmend als gleichwertig anerkannt. Der Straßenraum wird zukünftig auch stärker nach den Bedürfnissen älterer Menschen im Straßenverkehr gestaltet werden müssen.

Reparaturmaßnahmen sollten grundsätzlich im Sinne der „fehlerverzeihenden Straße“ erfolgen: Ein Fehler führt nicht zum (schweren) Unfall, da die Straße und ihr Umfeld über Sicherheitsreserven verfügen. Bei Neubaumaßnahmen ist das Ziel der „selbsterklärenden Straße“ anzustreben: Fahrende erkennen schnell und eindeutig, welches Fahrverhalten verlangt wird.

Verkehrstechnik

Forderung nach Tempo 80 auf schmalen Landstraßen

Landstraßen bergen besonders große Gefahrenpotenziale. Auch 2014 waren hier etwa 60 Prozent aller Verkehrstoten zu beklagen. Denn häufig wird zu schnell gefahren und risikoreich überholt. Daher wurde im DVR-Ausschuss Verkehrstechnik eine Vorstandsvorlage



„Höchstgeschwindigkeiten auf Landstraßen und Überholverbote den Gefährdungen anpassen“ entwickelt. Im DVR-Vorstand wurde einvernehmlich beschlossen, dass zukünftig auf schmalen Landstraßen mit einer Fahrbahnbreite bis einschließlich sechs Metern nur noch eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gelten soll. Außerdem soll dort, wo die so genannten Überholweiten unzureichend sind, streckenbezogen überprüft werden, ob ein Überholverbot anzuordnen ist.

In einem weiteren Vorstandsbeschluss spricht sich der DVR dafür aus, der Erkennbarkeit von Verkehrsschildern mehr Aufmerksamkeit zu widmen. Denn etwa jedes vierte Schild ist älter als 15 Jahre und verfügt nicht mehr über ausreichende lichttechnische Eigenschaften. Deshalb sollen alle Schilder inventarisiert und bei regelmäßigen Verkehrsschauen überprüft werden. Die entsprechenden Regelwerke sind heranzuziehen. Viele Verkehrsschilder gehören ausgetauscht.

1. Deutscher Fußverkehrskongress

Gemeinsam mit dem Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen, der Unfallforschung der Versicherer (UDV) und der Bergischen Universität Wuppertal wurde der Fußverkehrskongress mit etwa 300 Teilnehmenden durchgeführt. Bisher standen Fußgänger/innen meist im Schatten der anderen Verkehrsteilnehmer/innen, obwohl die Zahl tödlicher Fußgängerunfälle auch 2014 mit mehr als 500 Unfallopfern erheblich war.

Der Kongress hat den Stellenwert von Fußgängerinnen und Fußgängern in der mobilen Gesellschaft herausgestellt und aktuelle Lösungen



präsentiert, wie ein qualitätsbewusstes Fußwegenetz aussehen sollte. Das Thema Geschwindigkeit spielt hier eine zentrale Rolle. Innerorts ist Tempo 50 oft zu schnell. Mit der Umkehr der Regelgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h könnte Fußgängerunfällen wirkungsvoll vorgebeugt werden. Schlechte Sichtbeziehungen beim Aufeinandertreffen von Fußverkehr und Autoverkehr führen ebenfalls häufig zu Unfällen: Sie tragen zu den jährlich 32.000 verunglückten Personen auf deutschen Straßen bei, die zu Fuß unterwegs sind. Geplant ist, in den Folgejahren in regionalen Veranstaltungen die Erkenntnisse mit den Fachleuten zu vertiefen.

Bessere Wege für Radfahrerinnen und Radfahrer

Der Trend zum Radfahren lässt sich leider auch an steigenden Unfallzahlen ablesen: Im Jahr 2014 ist die Zahl tödlicher Radunfälle um etwa zehn Prozent angestiegen. Deshalb bleibt es so wichtig, gute und sichere Verkehrsverbindungen für Radfahrende zu schaffen. Der DVR

hat mit kompetenter Unterstützung der Fahrradakademie des Deutschen Instituts für Urbanistik (difu) seit 2010 nunmehr 28 Symposien zum Thema „Sicherer Radverkehr in Städten“ durchgeführt. Diesmal konnten die Regionen um Heidelberg, Braunschweig, Cottbus, Gießen, Coburg und Weilheim vom Praxiswissen der Experten profitieren. Aufgrund des nach wie vor großen Zuspruchs wird die Veranstaltungsreihe 2015 an sechs weiteren Orten fortgesetzt.

Sicherheitspreis an die Unfallkommission Frankfurt/Main

Der von der Unfallforschung der Versicherer (UDV) und vom DVR gestiftete Sicherheitspreis „Die Unfallkommission 2014“ ging diesmal



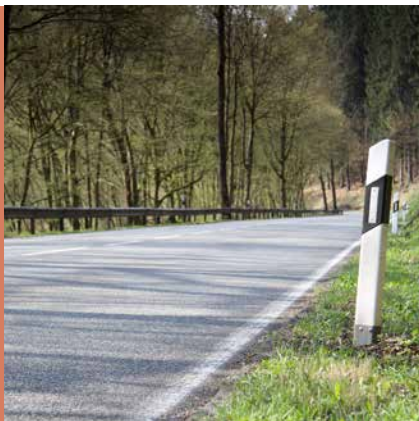
nach Frankfurt am Main. Auf einem kurvigen Streckenabschnitt mit Straßenbahnschienen und unterschiedlichen Fahrbahnbelägen war es über mehrere Jahre zu schweren Unfällen mit mehreren Getöteten und Schwerverletzten gekommen. Nach vorangegangenen Sofortmaßnahmen wurde die Fahrbahn im Jahr 2011 grundlegend saniert. Seitdem sind hier keine Unfälle mehr passiert. Die Jury lobte die Frankfurter Unfallkommission für die gründliche Analyse des Unfallgeschehens und die systematische Vorgehensweise. Der Sicherheitspreis wurde bereits zum 13. Mal verliehen.

Derzeit ist die Qualität der notwendigen Fortbildungen für Unfallkommissionen in den Bundesländern noch sehr unterschiedlich. Auch werden sie nicht überall angeboten. Deshalb haben die UDV und der DVR ein bundeseinheitliches Curriculum erstellen lassen, mit dem bereits beispielhaft Unfallkommissionen von fünf Ländern an der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) fortgebildet wurden. Für 2015

sind weitere Veranstaltungen vereinbart mit dem Ziel, alle 16 Bundesländer zu beteiligen.

Audits für Straßenbauplanungen unverzichtbar

Sicherheitsauditoren überprüfen seit über zehn Jahren unabhängig und unvoreingenommen Baumaßnahmen. Aufgrund ihres Erfolges sind Audits in vielen Bundesländern Pflichtprogramm, um Planungsfehler frühzeitig zu erkennen und Kosten zu minimieren. Seit 2005 führen die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und der DVR alljährlich im Frühjahr Symposien an der Bauhaus-Universität Weimar und der Bergischen Universität



Wuppertal durch. Der Wunsch nach Weiterbildung und zum Erfahrungsaustausch ist nach wie vor sehr hoch, da auch diesmal etwa 300 Auditoren zum Erfolg der Veranstaltungsreihe beigetragen haben.

Am ersten Tag wurden die Teilnehmenden umfassend über die Verkehrssicherheit in Einfahrten auf Autobahnen, Erfahrungen mit sogenannten Turbo-Kreisverkehren, Bordsteinabsenkungen an Überquerungsstellen, Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen nach dem Shared Space-Prinzip und Unfälle zwischen abbiegenden Kraftfahrzeugen und Radfahrer/innen informiert. Am zweiten Tag wurde die Möglichkeit genutzt, im Rahmen von Workshops über eingereichte Audit-Beispiele aus der Praxis eingehend zu diskutieren. Aufgrund der großen Resonanz ist auch für das Frühjahr 2015 die Durchführung zweier Symposien vorgesehen.



Geschwindigkeitsüberwachung

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DSiGB) und die Firma Jenoptik haben auch 2014 mit DVR-Unterstützung in mehreren Bundesländern Fachtagungen zur kommunalen Überwachung durchgeführt. In Niedersachsen gibt es nun Grünes Licht, um den vom Verkehrsgerichtstag und dem DVR seit langem geforderten Modellversuch zur sogenannten Section Control auf den Weg zu bringen, bei der die Durchschnittsgeschwindigkeit über einen mehrere Kilometer langen unfallbelasteten Abschnitt gemessen wird. Der DVR ist nach den positiven



Erfahrungen in mehreren europäischen Staaten auf die Versuchsergebnisse in Deutschland gespannt.

17. Wettbewerb für Städte und Gemeinden

Der Allgemeine Deutsche Automobilclub (ADAC) hat 2014 mit Unterstützung des DSiGB, des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK) und des DVR den alle drei Jahre stattfindenden Wettbewerb zum Thema „Maßnahmen und Konzepte für eine nachhaltige Mobilität in Städten und Gemeinden“ durchgeführt. Deutschlandweit war dazu aufgerufen, sich mit innovativen Lösungen zu bewerben, egal ob als kleine Gemeinde oder Metropole. Ziel war es, nachhaltige Mobilität zum öffentlichen Thema zu machen. Gesucht wurden erfolgreiche, kosteneffiziente und bewährte Maßnahmen aus der Praxis, die zur Nachahmung empfohlen werden können. Im Frühjahr 2015 werden die Preisträger/innen im Rahmen einer Fachveranstaltung ausgezeichnet.

Fahrzeugtechnik

Automatisiertes Fahren

Der Traum vom autonomen Fahrzeug ist fast so alt wie das Auto selbst. Schon in den 70er Jahren fuhren intelligente Fahrzeuge ohne menschliche Steuerung auf Teststrecken. Aber erst heute ist es so weit, dass die Träume mehr und mehr in die Realität umgesetzt werden können. Der DVR begleitet die Entwicklung zur Automatisierung des Fahrens. Sowohl in den Ausschüssen, insbesondere dem fahrzeugtechnischen Ausschuss, als auch in den Beratungen beim Runden Tisch des Bundesverkehrsministeriums werden die zentralen Themen behandelt, die ausschlaggebend für die Sicherheit automatisierter Fahrfunktionen sind. Rechtliche, zulassungstechnische,

Straßenwesen haben sich im Jahr 2012 in Deutschland ca. 650 Abbiegeunfälle mit Personenschaden zwischen Lkw und Fahrrad ereignet, 30 davon endeten tödlich. Der Vorstand des DVR empfahl daher ein Bündel von Vorschlägen zur Verhinderung solcher Unfälle, die der Vorstandsausschuss Fahrzeugtechnik entwickelt hatte. Als wichtigste Maßnahme wird die Entwicklung eines Abbiegeassistenten für Lkw gesehen, der möglichst rasch auf europäischer Ebene vorgeschrieben werden soll. Zudem fordert der DVR schnell umsetzbare Maßnahmen, beispielsweise die Änderung der Regelung für Positionsleuchten, so dass diese zusammen mit den Fahrtrichtungsanzeigern blinken. Auch die Infrastruktur soll

möglichen Unfallschwere die Notwendigkeit von Reifendruckkontrollsystemen besonders gegeben ist.

Sicherheitstechnische Überlegungen zu Abmessungen von Lkw

In europäischen Institutionen werden die Richtlinien zu Abmessungen für Lkw im grenzüberschreitenden Einsatz im Hinblick auf Kraftstoffersparnis und Verbesserung der Verkehrssicherheit diskutiert. Der DVR begrüßt diese Diskussion und berät darüber, welche Maßnahmen im Einzelnen unternommen werden können und welche Wirkungen sie haben. Bei möglichen Änderungen, z.B. hinsichtlich der



verkehrstechnische und gesellschaftliche Fragestellungen werden vom DVR stets aus dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit in die öffentliche Diskussion gebracht. So stellen sich z.B. Fragen danach, wie viel Zeit Fahrer/innen beim automatisierten Fahren erhalten, bis sie selbst die Fahraufgaben wieder übernehmen. Es werden Überlegungen zu erlaubten fahrfremden Tätigkeiten während des automatisierten Fahrens angestellt und Fragen der gesellschaftlichen Akzeptanz von autonomen Fahrzeugen erörtert. Der DVR erhofft sich eine Verbesserung der Unfallsituation durch das automatisierte Fahren, legt aber auch kritische Punkte wie die Frage des „Hackens“ dar.

Abbiegeunfälle mit Lkw

Wenn Radfahrer/innen mit Lkw kollidieren, sind die Unfallfolgen in der Regel gravierend. Sehr häufig kommt es zwischen rechtsabbiegenden Lkw und geradeausfahrenden Radfahrer/innen zu tödlichen Unfällen. Nach Schätzungen der Bundesanstalt für

an gefährdeten Örtlichkeiten gezielt durch eine optimierte Verkehrsführung verbessert werden. Lkw-Fahrer/innen, Radfahrer/innen und Fußgänger/innen sollen über den gefährlichen Toten Winkel aufgeklärt werden.

Reifendruckkontrollsysteme

Der DVR hat sich schon vor Jahren dafür eingesetzt, dass Reifendruckkontrollsysteme in Europa obligatorisch in Fahrzeugen verbaut werden sollen. Auch wenn die europäische Politik in erster Linie den Umweltschutz im Blick hatte, da durch diese Systeme auch der Kraftstoffverbrauch gesenkt werden kann, befürwortet der DVR die neue Technik vor allem aus Sicherheitsgründen. Die Regelungen für Reifendruckkontrollsysteme lassen sich jedoch noch verbessern, sodass z.B. ein plötzlicher Druckverlust durch einen Reifenplatzer unverzüglich angezeigt wird. Darüber hinaus gibt es noch keine Regelungen zu Reifenkontrollsystemen für Lkw, obwohl hier aufgrund des Gesamtgewichtes und der daraus folgenden

Fahrzeugfronten, der seitlichen Verkleidung oder der Neugestaltung des Hecks, stehen zwar ökologische Ziele im Vordergrund, jedoch müssen diese genauestens in Hinblick auf die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit untersucht werden. Langfristig, so plädiert der DVR, sollen Fahrzeuge in der EU nur dann zugelassen werden, wenn sie auch höheren Sicherheitsanforderungen genügen. Dies bedingt aber, dass die jetzigen Überlegungen nicht nur für Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr, sondern für alle Lkw in Europa gelten.

Initiative „Reifenqualität“

Ziel der Initiative Reifenqualität „Ich fahr auf Nummer sicher!“ des DVR und seiner Partner ist es, Autofahrer/innen für die Themen Reifensicherheit und Reifenqualität zu sensibilisieren. Um das zu erreichen, informiert die Initiative über die Website www.reifenqualitaet.de, auf Facebook und über klassische Medienarbeit. Neben zahlreichen Online-Beiträgen zum Thema konnte 2014 eine

Berichterstattung in Zeitungen und Zeitschriften mit einer Auflage von rund 20 Millionen erreicht werden.

Darüber hinaus informiert die Initiative Verkehrsteilnehmer/innen auf Veranstaltungen, insbesondere zur „Umrüstesaison“ im Frühjahr und Herbst. Zentrale Elemente des „Reifenmonats März“ waren eine Sonderausgabe der AutoBild, außerdem Lenkradanhänger, die über Prüforganisationen und Fachwerkstätten verteilt wurden, sowie eine Mitarbeiterveranstaltung bei BASF Ludwigshafen. Die Messe „Reifen“ im Mai bot die Möglichkeit, den Fachhandel auf die Angebote der Initiative aufmerksam zu machen und Reifenexpertinnen und -experten

Unterschiede zwischen einem Sommer- und einem Winterreifen sowie einem abgefahrenen Reifen ertasten konnten, über die beste Bereifung: Sommerreifen im Sommer und Winterreifen im Winter, natürlich immer mit ausreichender Profiltiefe.

Partner der Initiative sind: Auto Club Europa (ACE), Automobil-Club Verkehr (ACV), Automobilclub von Deutschland (AvD), Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD), Continental Reifen Deutschland, DEKRA, Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), Hankook Reifen Deutschland, Huf Group, Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger (KÜS),

Multiplikatoren - die Information der Verkehrsteilnehmer/innen mittels Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Zentrale Informationsquelle ist neben einer Broschüre die Kampagnen-Webseite mit der bundesweit einzigen Abfragedatenbank zur typengenaue Verfügbarkeit von FAS für jedes Fahrzeug sowie eine dazugehörige App für Smartphones.

Im Jahr 2014 standen Vertreter der Kampagne als Diskussionsteilnehmer bei der Veranstaltung „Firmenauto des Jahres“ am 8. April im Europapark Rust zur Verfügung. FAS in der Praxis konnten die Mitarbeiter/innen der Deutschen Post aus den Bereichen „Firmenwagen und Geschäftsfahrzeuge“ sowie



für die Wash & Check-Aktion im Spätsommer zu rekrutieren. Zum bundesweiten Tag der Verkehrssicherheit am 21. Juni 2014 startete die Initiative Reifenqualität einen Wettbewerb unter Reifenfachhändlern. Die drei Gewinner aus Heidelberg, Leipzig und Aachen erhielten umfangreiches Material und personelle Unterstützung für Aktionstage mit kostenlosen Reifenchecks.

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsaktion „Wash & Check“ haben erfahrene Reifenteams Ende September kostenlose Reifenchecks an 24 Waschstraßen und Tankstellen in ganz Deutschland durchgeführt; an weiteren 200 Standorten gab es kostenloses Informationsmaterial für die Autofahrer/innen rund um Luftdruck, Profiltiefe, Reifenalter und weitere Sicherheitsfaktoren sowie Tipps für den regelmäßigen Reifencheck. Im Spätherbst fanden außerdem Arbeitssicherheitstage bei ABB in Mannheim und Evonik in Worms statt. Dabei informierte die Initiative anhand einer „Black Box“, in der man die

Pirelli Deutschland, Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie (wdk) und Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK).

Kampagne „bester beifahrer“

Im Jahr 2014 wurden in Deutschland etwa drei Millionen Kraftfahrzeuge neu zugelassen. In vielen Fahrzeugen sind immer häufiger auch Fahrerassistenzsysteme (FAS) serienmäßig verbaut. Hersteller bieten diese Systeme zunehmend sogar bis in die kleinste Fahrzeugklasse an. Einen Überblick über die Funktionsweise von Fahrerassistenzsystemen liefert die Kampagne „bester beifahrer“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und seiner Partner Bosch, Continental, DEKRA, Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), GTÜ, Hella und Valeo bereits seit 2006.

Im Mittelpunkt der Aktivitäten steht - neben der Kommunikation mit Fachleuten und

„Arbeitsschutz“ testen. Sie nahmen an einer Schulung zu FAS mit Theorie- und Praxiselementen teil, um sich umfassend über FAS für Firmenwagenflotten zu informieren. Auch auf der Messe AMI 2014 in Leipzig war die Kampagne vertreten. Gemeinsam mit dem Verkehrsparlament der Süddeutschen Zeitung, TÜV Süd, der Landesverkehrswacht Sachsen und dem Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V. (VDIK) wurde am 31. Mai eine Podiumsdiskussion zum Thema „VISION ZERO - Was können Fahrerassistenzsysteme (FAS) dazu beitragen?“ durchgeführt. Zum Jubiläum des 10. „Tages der Verkehrssicherheit“ am 21. Juni wurde auf www.bester-beifahrer.de ein Gewinnspiel zum Thema FAS realisiert. Im Dezember standen Fachleute bei einer deutschlandweiten Leser-Telefonaktion den Leserinnen und Lesern von Tageszeitungen, Anzeigenblättern und Onlinemedien zu Fragen rund um Fahrerassistenzsysteme Rede und Antwort.



Mensch

Wie bringt man Menschen dazu, sich sicherer zu verhalten? Wie erkennt man, ob Menschen eine Gefahr für den Straßenverkehr sind und was tut man dagegen?

Diese Fragen und die richtigen Antworten darauf sind deshalb für den DVR und seine Mitglieder so wichtig, weil man davon ausgeht, dass der Mensch die wesentliche Ursache für Fehler und Unfälle im Straßenverkehr ist. Aufgrund von Unfallanalysen gibt es Schätzungen, dass bei mehr als 90 Prozent aller schweren Autounfälle mit Verletzten und Toten die jeweiligen Fahrer/innen eine wesentliche Rolle bei der Unfallentstehung spielen.

Richtig kompliziert wird es dadurch, dass man nicht von einer strengen kausalen Verknüpfung einer menschlichen Fehlhandlung mit einem Unfall ausgehen kann. Vielmehr müssen weitere Bedingungen oder der Zufall hinzukommen. Zum Beispiel führt nicht jedes Telefonat während der Fahrt zu einem Unfall. Aber Fahrer/

innen, die oft telefonieren, haben mehr Unfälle als solche, die nicht telefonieren. Telefonieren führt nicht zwangsweise zu einem Unfall, aber Telefonieren erhöht das Unfallrisiko.

Bei der Verkehrssicherheitsarbeit muss es „menscheln“, weil die so genannten „weichen Faktoren“ – beispielsweise Emotionen, Motive und Einstellungen – wesentliche Rollen bei der Unfallentstehung spielen.

Und damit nicht genug: Verkehrsteilnehmer/innen brauchen möglichst maßgeschneiderte Ansprachen, ob sie zu Fuß unterwegs sind, mit dem Rad oder dem Auto, ob sie jung sind oder alt, Mann oder Frau, ob Arbeitnehmer/innen oder Privatpersonen, Profi oder Laie.

Langfristig soll nach Wunsch des DVR das System „Straßenverkehr“ allen Menschen die Möglichkeit bieten, ihre Mobilitätswünsche sicher umsetzen zu können. Das geht nur, wenn die unterschiedlichen individuellen

Kompetenzen, Mobilitätsansprüche und Mobilitätsformen berücksichtigt werden und wenn Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer rücksichtsvoll miteinander umgehen. Ziel muss die Gleichberechtigung aller Gruppen sein, die am Verkehr teilnehmen. Jeder Mensch muss dabei seinen Teil der Verantwortung bei der Unfallvorbeugung tragen. Vor diesem Hintergrund ist die bewusste Missachtung von Verkehrsregeln kein Kavaliärsdelikt.

Betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit

„Sicherheit auf allen Wegen“

„Sicherheit auf allen Wegen“ ist seit über 32 Jahren das abgestimmte Verkehrssicherheits-Programm der Unfallversicherungsträger und des DVR. Ziel war es und ist es bis heute, Arbeits- und Wegeunfälle zu verhindern. „Sicherheit auf allen Wegen“ beruhte zunächst auf drei Säulen: betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit, berufsgenossenschaftliche Aus- und Weiterbildung und werbliche Maßnahmen. Mit der Fusionierung der Unfallversicherungsträger im Jahr 2007 hat sich die Zielgruppe der Verkehrssicherheitsarbeit um die Versicherten der Unfallkassen erweitert. Zudem haben der DVR und die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) die „Vision Zero“ in ihre

Seminarinhalte und -programme bis hin zur Qualifizierung der Referenten ab. Durch die Mitarbeit in der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA), beim Zero Accident Forum (ZAF) und in der Initiative Neue Qualität der Arbeit (INQA) wird das Thema Verkehrssicherheit in Aktionen von Bund, Ländern, Betrieben und Unfallversicherungsträgern integriert.

Neue Aufgabe seit 2013 ist die Koordination des Fachkreises „Mobilität, Transport und Verkehr“ im Fachverband Psychologie für Arbeitssicherheit und Gesundheit e.V. (FV PASiG) mit dem Ziel, die betriebsbedingte Teilnahme am Straßenverkehr sicherer zu gestalten, sei es

Gefährdungsbeurteilung und Risikobewertung organisationaler Mobilität (GUROM)

2014 wurde unter Leitung des DVR die Arbeit am Projekt GUROM fortgeführt. GUROM bietet erstmals die Möglichkeit, eine Gefährdungsbeurteilung für Verkehr sowohl auf individueller als auch auf Organisations- und Branchenebene durchzuführen. Untersuchungsschwerpunkt sind Umfeldfaktoren, die menschliches Verhalten als Unfallursache beeinflussen, zum Beispiel Zeitdruck und Stress, Ablenkung oder Überforderung sowie deren Ursachen. Dabei geht es nicht nur um Arbeits- und Dienstwegeunfälle, sondern auch um die Sicherheit von Schülerinnen und Schülern, Studierenden und



Präventionsgrundsätze und die Gestaltung der Verkehrssicherheitsarbeit übernommen.

Von Beginn an wurde das Medienangebot ständig erweitert, stärker branchen- und unternehmensspezifisch gestaltet und zunehmend um computergestützte Lernformen wie moderne Simulatortechnik und interaktive Programme bereichert. Heute können Betriebe aus einem umfangreichen Angebot erprobter Maßnahmen diejenigen auswählen und kombinieren, die für die jeweiligen Bedingungen vor Ort am besten geeignet sind. Gleichzeitig wurde die Beratung von Betrieben intensiviert.

Kooperationen und Verkehrssicherheit

Im Rahmen der Kooperation mit der BG Holz und Metall (BGHM) wird seit mehr als 20 Jahren in unterschiedlichen Seminareinheiten für verschiedene Zielgruppen für die Verkehrssicherheit geworben. Gemeinsam stimmen BGHM und DVR die Entwicklung neuer

auf dem Weg von und zur Arbeit, zur Schule oder Ausbildungsstätte oder als Berufsfahrer/in, auf Diensfahrten oder im Polizeieinsatz. Arbeitsschwerpunkt ist es, die wissenschaftlichen und praktischen Aspekte der Erkennung und Diagnose (z. B. Gefährdungsbeurteilung Verkehr), der Maßnahmen und Interventionen (z. B. Trainings und Verkehrssicherheitszirkel), der Wirksamkeitsmessung und der Kommunikation voranzutreiben. Insbesondere geht es darum, die Brücke zwischen Verhältnisprävention über Arbeits- und Organisationsgestaltung (z. B. durch veränderte Fahrzeiten, Stressreduktion, Ergonomie) und Verhaltensprävention (z. B. Risikobereitschaft, Aufmerksamkeit, Motivation) herzustellen, da hier oftmals verschiedene Disziplinen nur die Organisation oder nur den Menschen, nicht jedoch die Wechselwirkung zwischen beiden und dem Privatleben berücksichtigen.

Ehrenamtlichen. In mehreren Stufen werden unterschiedliche Gefährdungsfelder in die Erhebungen integriert. Das erste Untersuchungsmodul sind die Arbeitswege, also Wege zur Arbeit und zurück nach Hause. Dieses Modul der Gefährdungsbeurteilung ist unter www.gurom.de bereits kostenfrei verfügbar. Als weitere Module folgten Schulwege, Dienst- und Betriebswege sowie Fahrrad fahren, Kurierfahrten, Fahren von Kleintransportern und psychische Belastungen. Ziel von GUROM ist es, Gefährdungen für einzelne Personen zu ermitteln, entsprechende Rückmeldung zu geben und passende Präventionsmaßnahmen zu empfehlen. Betriebliche Akteure können die Gefährdungslage ganzer Abteilungen und des Betriebes aufgezeigt bekommen. Der zirkuläre Prozess der Gefährdungsbeurteilung Verkehr ermittelt dabei fahrzeugbezogene, technische und wegstreckenbezogene Daten, organisationale Bedingungen und personenbezogene Faktoren. Die Erhebungen bilden die Basis für wirkungsvolle Präventionsmaßnahmen.

Inzwischen wurde für das Instrument auch eine Schwerpunktsetzung in den Erhebungen sowie ein Kurzscreening entwickelt.

Verleihung des DVR-Förderpreises 2014

Der Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ des DVR wurde am 17. Juni 2014 im Rahmen des 18. Workshops „Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit“ im Institut für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IAG) in Dresden vergeben. Den ersten Preis erhielt Peter Sturmeit von der TU Dresden. Er hat in seiner Arbeit untersucht, ob sich ältere Menschen am Steuer in ihrem Verhalten während einer Autobahnfahrt

Die dritte Preisträgerin, Olivia Twrdy von der Friedrich-Schiller-Universität Jena, hat in ihrer Arbeit analysiert, wie sich elektronische Fahrerassistenzsysteme auf die Entstehung von Risikokompensation auswirken.

UK/BG/DVR-Jugendaktion

Die Jugendaktion des Jahres 2014 mit dem Titel „Respect – give it & get it“ ging diesmal auf ganz unterschiedliche Fortbewegungsmöglichkeiten ein, die von Schülerinnen und Schülern genutzt werden – sei es zu Fuß, mit dem Skateboard, dem Fahrrad, dem Roller, dem Auto oder als Mitfahrende bei den Eltern bzw. Großeltern. Inhaltlich wurde das Thema Rücksicht innerhalb von Städten aufgegriffen. Die Materialien für

Zielgruppenspezifische Seminare in der Aus- und Weiterbildung

2014 wurden im Bereich der Aus- und Weiterbildung zahlreiche Maßnahmen und Veranstaltungen für verschiedene Zielgruppen durchgeführt. Darunter befanden sich bewährte Seminare und Trainings, z.B. das Seminar „Alles im Griff?“ für junge Verkehrsteilnehmende, das vornehmlich in Betrieben, Bildungsstätten der Unfallversicherungsträger und Berufsschulen umgesetzt wurde, sowie das Seminar „Sicherheit für den Radverkehr“ und das simulatorgestützte Seminar für Einsatzwagenfahrer/-innen. Daneben wurden auch individuell angepasste Seminare, Trainings und Vorträge zu den un-



systematisch von jüngeren unterscheiden. Als Kriterien wurden defensives Fahren, gewählte Höchst- und Durchschnittsgeschwindigkeit, die Zahl der Überholvorgänge, die Wahl des Fahrstreifens, regelkonformes Fahren, die Nutzung der Spiegel sowie erhöhte Vorsicht und Rücksichtnahme betrachtet. An der Untersuchung nahmen 114 Versuchspersonen zwischen 27 und 90 Jahren teil. Zusammenfassend konnte gezeigt werden, dass das Alter allein keine bedeutsamen Gefährdungserhöhungen nach sich zieht, sondern nur in Kombination mit besonderen Faktoren.

Über den zweiten Platz freute sich Isabelle Bianca Hoth von der Bergischen Universität Wuppertal. Ihre Arbeit untersucht das Risikopotenzial und die Wirkung geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen in „Wohnsammelstraßen“, also in Straßen, die den Verkehr mehrerer Wohngebiete zu Hauptverkehrsstraßen leiten.

Lehrende bzw. für den Unterricht wurden für die Sekundarstufen I und II konzipiert. Ein Wettbewerb zielte ausschließlich darauf ab, dass sogenannte Handyclips erstellt werden sollten. Zahlreiche Filmbeiträge wurden bei YouTube eingestellt oder direkt zum DVR gesendet. Von der 8. Klasse bis zur Oberstufe, von der Mittelschule über die Gemeinschaftsschule bis zum Berufskolleg haben Klassen Filmbeiträge eingesendet. In engem Austausch mit dem Institut für Arbeit und Gesundheit der DGUV wurde am Beispiel dieser Jugendaktion eine Einbindung im Social-Media-Bereich bei Facebook konzipiert, die die Jugendaktion auch außerhalb des unmittelbaren schulischen Umfeldes bekannt machen sollte. Kernelemente sind eine Mischung aus professionellen und nicht professionellen Kurzfilmen, Wissenstest, Informationen und unterhaltsamen Rubriken. Alle zwei bis drei Tage werden neue Inhalte gepostet. Drei Monate nach Start der Facebook-Aktivitäten hatten bereits mehr als 2.000 User den Button „Gefällt mir“ geklickt.

verschiedlichen Themen der Verkehrssicherheit durchgeführt, gegebenenfalls ergänzt durch praktische Übungen. Auch in Kooperation mit verschiedenen Unfallversicherungsträgern wurden Seminare für die jeweiligen Versicherten angeboten, teils im Betrieb, teils in Bildungsstätten.

Die 2011 begonnene umfassende Neuausrichtung der Aus- und Weiterbildungskonzepte und -medien wurde im Jahr 2014 fortgesetzt. Anfang des Jahres wurde im Rahmen des neuen Medienkonzeptes des DVR der Ordner „Verkehrssicherheit für junge Menschen“ fertiggestellt mit Seminarbausteinen zum Einsatz in Betrieben, Schulen und Bildungsstätten. 2015 wird der Ordner für die Zielgruppe erwachsene Verkehrsteilnehmer/-innen begonnen und voraussichtlich 2016 fertiggestellt.

Ein besonderes Highlight ist die Integration des Themas „Betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit“ in Ausbildung und Prüfung der Masterstudenten

im Studiengang „Management Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit“ der Dresden International University. Das Thema Verkehrssicherheitsarbeit ist ebenfalls in die Aus- und Fortbildung der Aufsichtspersonen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung integriert und wird im Rahmen der Ausbildung der Fachkräfte für Arbeitssicherheit als Selbstlernmodul angeboten.

Eco Safety Trainings: Fahren wie ein Profi – Sicheres Fahren in Beruf und Freizeit

Die erfolgreichen Angebote zum sicheren und wirtschaftlichen Fahren sind fester Bestandteil der Prävention bei den Unternehmen Exxon-

als praktisches Element im Modulsystem überzeugt und ist integraler Bestandteil des Präventionsangebots der Eco Safety Trainings. Dabei



Regio Protect UVT

Das Projekt „Regio Protect UVT“ verfolgt das Ziel, das besonders hohe Unfallrisiko junger Auszubildender auf ihren täglichen Fahrten (Arbeitswege) abzusenkern. Eine ganzheitliche Betrachtung, also auch unter kognitiv-intellektuellen und affektiv-emotionalen Gesichtspunkten ist dabei wichtig. Mit dem Projekt werden regionale Gefahrstrecken (Unfallsschwerpunkte) im Umfeld standortbestimmender Unternehmen bzw. Ausbildungsstätten identifiziert. Die Gefahrenwahrnehmung und Gefahrenabwehr anhand der lokalisierten Gefahrstrecken werden von Auszubildenden und Lehrkräften aufgegriffen und thematisiert. In 2014 wurden die notwendigen Vorarbeiten für einen Projektstart zum Januar 2015 geschaffen.



Mobil, EON-Hanse, Unilever und Gasunie. Im Rahmen des XX. Weltkongresses der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS) in Frankfurt, der von der DGUV ausgerichtet wurde, wurden die wissenschaftlich überprüften Angebote vorgestellt und den Besuchern die Möglichkeit gegeben, diese im realen Stadtverkehr auszuprobieren.

Bereits zum zehnten Mal fand in Leipzig auf der Messe AMI die sogenannte Spritsparstunde statt, die erneut von den Unternehmen DAT und TOTAL unterstützt wurde. Die Schirmherrschaft hatte 2014 die Bundesumweltministerin Dr. Barbara Hendricks übernommen. Die elf teilnehmenden Marken führten rund 900 „Spritsparstunden“ durch und boten interessierte Messebesucher/innen zum sicheren und kraftstoffsparenden Fahren.

Gerade das Eco Safety Kurzzeit-Intensivtraining (Short Duration Training) aus dem ECO-WILL Projekt hat die beteiligten Unternehmen



wurde im Rahmen eines Pilottrainings mit der BG RCI ein neues Befragungsinstrument für die Evaluation konzipiert und der Praxis zugeführt, um Rückschlüsse zur Wirksamkeit des Trainings zu erlangen. Ein weiterer Feldeinsatz erfolgte beim REWE-Konzern mit mehr als 240 Teilnehmenden. Hierzu erfolgte die Befragung mit dem neuen Instrument ausschließlich online. Eine erste Kurzauswertung kann ebenfalls direkt online erfolgen. Dabei erhielt das Trainingskonzept im Durchschnitt die Note 9 auf einer Skala von 1 bis 10. Letztlich führte diese neue Form des Online-Dialogs dazu, dass der Internetauftritt zu den Eco Safety Trainings komplett überarbeitet und noch nutzerfreundlicher wurde (www.fahren-wie-ein-profi.de).

Es handelt sich um ein Kooperationsprojekt des DVR, der DGUV, der BGHW, der BG RCI, der BGHM, BG ETEM, BG Bau in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, der IPV GmbH und der TÜV/DEKRA arge tp 21.

Risikoobservatorium und Verkehrssicherheit

Der DVR arbeitet im Rahmen des Risikoobservatoriums (RIBEO UV) der DGUV mit, um Trends frühzeitig zu erkennen, die sowohl Einfluss auf die Sicherheit und Gesundheit von Versicherten in Betrieben/Einrichtungen als auch auf die Sicherheit und Gesundheit im Verkehr (inklusive innerbetrieblichem Transport und Wegesicherheit) haben können. Außerdem sollen geeignete Präventionsangebote entwickelt werden. Der DVR übernimmt die Trendsuche für RIBEO UV

für den Bereich Verkehrs- und Wegesicherheit und unterstützt das Institut für Arbeitssicherheit (IFA) bei der Literaturrecherche zu den Entwicklungen im Bereich Verkehrs- und Wegesicherheit.

XX. Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit 2014

Der Kongress fand vom 24. bis 27. August 2014 in Frankfurt am Main statt mit fast 4.000 Expertinnen und Experten aus rund 120 Ländern. Ziel war es, Projekte, Maßnahmen und Ideen rund um die Sicherheit und die Gesundheit am Arbeitsplatz zu präsentieren sowie aktuelle Erkenntnisse auszutauschen und Netz-

es, um die Strategie ‚Vision Zero‘ erfolgreich zu machen?“ Ausgerichtet wurde der Weltkongress in diesem Jahr von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) gemeinsam mit der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) und der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS). Das Symposium beschäftigte sich damit, wie die „Vision Zero“ optimal in Unternehmen verankert und die Zahl der tödlichen Arbeits- und Verkehrsunfälle systematisch auf Null gesenkt werden kann. Vorträge aus Australien, China, Deutschland, Nigeria und Singapur illustrierten unterschiedliche Herangehensweisen an die „Vision Zero“ und regten nach dem „Best practice“-Prinzip dazu an, erfolgreiche Lösungsbeispiele an eigene

und über Fahrerassistenzsysteme und veranschaulichte mit Lkw-Überschlagsimulator und Gurtschlitzen, welche Kräfte bei einem Verkehrsunfall auf Fahrzeuginsassen wirken. Auf dem Freigelände hatten Interessierte außerdem Gelegenheit, aktuelle Einparkassistenten für Pkw zu testen. Als weiteres Angebot bestand die Möglichkeit, an einem kostenlosen Eco Safety Training im Straßenverkehr teilzunehmen.

Arbeitsschutz Aktuell 2014

Auch in 2014 hatte der DVR die Möglichkeit, sich im Rahmen des Gemeinschaftsstandes der DGUV auf der Fachmesse Arbeitsschutz Aktuell, die begleitend zum XX. Weltkongress vom 25. bis 28. August 2014 in Frankfurt am Main



werke zu knüpfen. Die Themen innerbetriebliche Verkehrssicherheit und Wegeunfallprävention spielten dabei eine wichtige Rolle.

Der DVR leitete gemeinsam mit der Sektion „Transportwesen“ der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS) ein internationales Symposium zum Thema „Was braucht

Problemstellungen anzupassen.

Die Kongress-Freifläche „Agora“ lud alle Kongressteilnehmer/innen dazu ein, zentrale Elemente des Arbeitsschutzes und der Verkehrssicherheit hautnah zu erleben. Der DVR informierte im Rahmen seines „Vision Zero World-café“ über die Kampagne „bester beifahrer“

stattfind, zu präsentieren. Das Interesse am Thema Verkehrssicherheit, sowohl innerbetrieblich als auch außerhalb des Firmengeländes, war hoch. Zahlreiche Fachbesucher/innen aus den Unternehmensbereichen Prävention und Arbeitssicherheit konnten beraten bzw. mit Broschüren und Hinweisen zu weiteren Informationsquellen versorgt werden.

**UK/BG/DVR-
Schwerpunktaktion**

Die jährliche Schwerpunktaktion zur Verkehrssicherheit der Unfallkassen, Berufsgenossenschaften und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates startete am 1. Juni 2014 mit dem Titel „Bleib fair ... in der Stadt!“ Mit diesem Thema sollen alle Verkehrsteilnehmer/innen für einen fairen und partnerschaftlichen Umgang miteinander sensibilisiert werden. Zentrales Element der Aktion ist eine Broschüre, die Hintergründe zu den Stichworten Fairness und Rücksicht im städtischen Straßenverkehr liefert. Sie beleuchtet das Zusammenspiel unterschiedlicher Gruppen im Straßenverkehr und zeigt, wie jeder einzelne Mensch durch rücksichtsvolles Verhalten



zu einem angenehmeren und sicheren Verkehrsklima beitragen können. Drei Flyer liefern kompakte Informationen für Fahrer/innen von Lkw und Transportern bzw. Pkw und Motorrad sowie für Radfahrer/innen und Fußgänger/innen. Ein Video zeigt unterhaltsam und entlarvend unfaires Verhalten bzw. wie rücksichtsloses Verhalten entstehen kann und wie sich Freundlichkeit und Gelassenheit schließlich im Straßenverkehr für alle auszahlen. In Interviews berichten ein Kurierfahrer, eine Radfahrerin sowie Fußgänger über ihre Erfahrungen mit Fairness im Straßenverkehr und zeigen auf, wie das Verkehrsklima weiter verbessert werden kann. Im Jahr 2015 wird sich die Schwerpunktaktion mit der Fairness auf Autobahnen und Landstraßen beschäftigen.

Verkehrssicherheitsmarketing

Seit 2014 wird das Marketing für die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit deutlich verstärkt und in einem neuen Projekt gebündelt. Die Zahl der durchgeführten Seminare, Trainings, Beratungen sowie Aktionen in Betrieben und öffentlichen Einrichtungen soll deutlich gesteigert werden, um die berufliche Mobilität sicherer zu gestalten. Dafür werden zahlreiche Marketingmaßnahmen auf Messen, bei Veranstaltungen und durch mehrere Medienkanäle vorbereitet und durchgeführt. Zudem sind Kooperationen mit Multiplikatoren aus den Bereichen Mobilität, Fuhrpark und Arbeitssicherheit angestrebt. Die Darstellung der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit im Internet sowie in Printmedien wird weiter entwickelt. In Planung befindet sich auch eine interaktive Ausstellungseinheit mit dem Ziel, Verkehrssicherheit in Zukunft für Verkehrsteilnehmer noch stärker erlebbar zu gestalten. Parallel dazu ist die Vorbereitung einer mehrjährigen Marketingkampagne gestartet.

Kind und Verkehr

Kinder sind im Straßenverkehr nach wie vor stark gefährdet – auch wenn die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Kinder in den letzten Jahren kontinuierlich zurückgegangen ist. Sie werden mit Anforderungen konfrontiert, denen sie nicht gewachsen sind. Das Programm „Kind und Verkehr“ wendet sich daher vor allem an Erwachsene. Es liegt in der Hand von allen als Autofahrerinnen und Autofahrer, Eltern und Vorbilder, Kinder im Straßenverkehr vor Schaden zu bewahren. Denn Kinder haben zur Bewältigung des Straßenverkehrs nur begrenzte Fähigkeiten. Inhaltlich hat sich das Programm auf die Interessen von Eltern jüngerer Kinder eingestellt. Das Modulsystem bietet die Möglichkeit, die Veranstaltungsinhalte mit den Erzieherinnen



und Erziehern oder auch mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern abzustimmen.

Als Ergänzung zu den Elternveranstaltungen können gemeinsame Projekte mit den Kindern durchgeführt werden. Zur Unterstützung dieser Projektarbeit dient das Projekthandbuch „Kind und Verkehr“. Im Jahr 2014 haben weitere 19 Moderatorinnen und Moderatoren an einem Seminar teilgenommen, das zur Umsetzung



der direkten Verkehrssicherheitsarbeit mit Kindern berechtigt. Die Umsetzung dieser Anspracheform hat sich weiterhin äußerst positiv entwickelt. In 2014 haben über 400 Projekte direkt mit Kindern stattgefunden; das entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um ca. 15 Prozent.

Zudem haben im Jahr 2014 zwei Ausbildungseminare stattgefunden, um eine kontinuierliche Durchführung der „Kind und Verkehr“-Veranstaltungsangebote sicherzustellen. In den



Seminaren wurden 29 neue Moderatorinnen und Moderatoren auf ihre Tätigkeit vorbereitet. Sie haben zuvor ein Bewerbungsverfahren durchlaufen und sich zur Durchführung von mindestens 15 Veranstaltungen in 36 Monaten verpflichtet.

Ein weiterer Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder war das Thema „Sicherheit im Pkw“. In Kooperation mit dem Verein „Mehr Zeit für Kinder“ beteiligte sich der DVR bundesweit an acht Verbrauchermessen. Dort konnten sich Interessierte über die richtige Sicherung von Kindern im Pkw informieren und beraten lassen.

Die AG „Schulische Verkehrssicherheitsarbeit“ hat 2014 ihre Arbeit fortgesetzt. Mit Unterstützung der AG wurde ein Konzept zur Förderung der schulischen Radfahrausbildung in der Grundschule entwickelt, das sich vor allem an Lehramtsanwärterinnen und Lehramtsanwärter wendet. Es soll schrittweise allen

Bundesländern vorgestellt und zum Einsatz in der zweiten Ausbildungsphase zur Verfügung gestellt werden. Die Internetseite www.schulbusprojekte.de bietet Hintergrundinformationen für Lehrer/innen, Eltern, Schüler/innen sowie Verkehrsbetriebe an. Sie ist seit Oktober 2011 freigeschaltet und stellt zahlreiche Maßnahmen und Aktionen zur sicheren Beförderung von Kindern vor.

Um die Helmtragequote bei radfahrenden Kindern zu erhöhen, wurden 50.000 Exemplare

des vom Allianz Zentrum für Technik (AZT) hergestellten Films „Willi Weitzel hat’s geschnallt: Fahrradfahren immer mit Helm“ in Kooperation mit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) über 2.500 kinderärztliche Praxen gezielt an junge Familien verteilt.

Auch die Verkehrssicherheitsarbeit wird immer stärker von Netzwerkinitiativen geprägt. Daher haben sich in vielen Städten und Gemeinden Kinderunfallkommissionen gebildet, die sich zentral nur um die Auswertung der Kinderunfälle und die erforderlichen Präventionsmaßnahmen kümmern. Der DVR unterstützt die regelmäßigen Zusammentreffen der Kinderunfallkommissionen, die gemeinsam mit der Bundesanstalt für Straßenwesen, der Unfallkasse Nordrhein-Westfalen und der Koordinierungsstelle „Sichere Städte und Gemeinden NRW“ beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg vorbereitet und durchgeführt werden.

Ältere Menschen im Straßenverkehr

Ältere Menschen sind heutzutage wesentlich mobiler als noch vor Jahren. Mobilität bedeutet besonders für diese Gruppe ein wichtiges Gut, weil sie notwendig für die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben ist, die es zu schützen und zu bewahren gilt.

Schwerpunkt der DVR-Aktivitäten ist das Programm „sicher mobil“, das sich an alle älteren aktiven Verkehrsteilnehmende richtet. Das Programm ist modular für die verschiedenen Zielgruppen und ihre Rollen ausgerichtet, je nach dem, ob der Personenkreis zu Fuß, mit dem Rollator, dem Fahrrad, dem Auto oder einem öffentlichen Verkehrsmittel unterwegs ist. Dabei stellen die Themen „Leistungsfähigkeit,



Einschränkungen und mögliche Kompensationsstrategien“ den Schwerpunkt in zielgruppenorientierten Gesprächskreisen dar. Angeboten und umgesetzt wird das Programm von den DVR-Mitgliedern Autoclub Europa (ACE), Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC), Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD), der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF), der Deutschen Verkehrswacht (DVW) sowie der Instruktorbörse aus Thüringen und ab 2015 vom Verkehrsclub Deutschland (VCD). 2014 konnten in ca. 8.000 Veranstaltungen mit durchschnittlich 14 Teilnehmenden persönliche Strategien für einen sicheren Umgang mit den Anforderungen moderner Mobilität erarbeitet und diskutiert werden. Um die Moderatorinnen und Moderatoren sowohl inhaltlich als auch methodisch auf dem Laufenden zu halten, wurden 2014 erneut zielorientierte Fortbildungen durchgeführt. Mit dem Praxisbaustein konnten „kleine Stadterkundungen“ etabliert werden, die für viele ältere Menschen ein hoch attraktives Angebot in ihrem Lebensumfeld darstellen.

Insbesondere der „Rollator-Parcours“ erwies sich als ein gelungenes Modul, um sichere Strategien zu entwickeln und zu erproben. Aufgrund der Erfahrungen in den Veranstaltungen wurde parallel eine Handreichung zur sicheren Einstellung und Nutzung von Rollatoren entwickelt, die nicht nur die Moderatorinnen und Moderatoren, sondern zukünftig auch diejenigen unterstützen soll, die Rollatoren nutzen. Im Jahr 2014 wurde ein zweiter Praxisbaustein für Fahrradfahrende und Fahrer/innen von Pedelecs entwickelt, der Anfang 2015 getestet und dann in die Veranstaltungen integriert werden soll.

Das mit den Umsetzern des Pkw-Sicherheitstrainings entwickelte „Sicherheitstraining für ältere Fahrerinnen und Fahrer“ stellt die spezifischen Probleme älterer Menschen in den Vordergrund der Trainings und lässt sie erkennen, welche Einschränkungen und welche individuellen Kompensationsmöglichkeiten vorhanden sind.

Die Arbeitsgruppe „Ältere Arbeitnehmer/innen“ aus Vertreterinnen und Vertretern der Berufsgenossenschaften, der Unfallkassen und des DVR hat die Entwicklungen einer simulatorgestützten Präventionsmaßnahme weiter vorangetrieben, mit der zukünftig v.a. größere Unternehmen angesprochen werden sollen. Gerade die Darstellung von alltäglichen, hochkomplexen Fahranforderungen bietet dank Simulatoren eine sichere Möglichkeit, um Handlungen zu hinterfragen und Strategien auszuprobieren.

Ebenfalls wurde ein Konzept zur Einbindung von Seniorenberätern entwickelt, das dabei unterstützen soll, das Thema „sicheres Verhalten im Straßenverkehr“ breit zu kommunizieren. Auch die enge Zusammenarbeit mit der „Aktion Schulterblick“ (siehe auch Seite 13), die u.a. dazu motiviert, regelmäßig hausärztliche Gesundheitschecks durchzuführen, zeigt, wie Aktivitäten sinnvoll vernetzt werden können.

Junge Fahrerinnen und Fahrer

Forschungsprojekt LAWIDA

Im Forschungsprojekt LAWIDA (Längsschnittliche Wege in die Automobilität) geht es um eine langfristige Beeinflussung junger Fahrerinnen und Fahrer, verbunden mit einer Ausdehnung des Lernzeitraums sowie einer gezielten Beeinflussung noch vor und auch nach der eigentlichen Fahrausbildung.

Das Projekt wird in Zusammenarbeit mit der Deutschen Hochschule der Polizei durchge-



führt. Zwischenzeitlich wurden die Befragungen der jungen Menschen abgeschlossen und die Daten aus dem ersten Befragungszyklus wissenschaftlich ausgewertet. Zielgruppe der Studie sind Jugendliche im Alter von 13 bis 17 Jahren, die vier Mal im Jahresabstand, beginnend mit 2009, auf der Grundlage eines hierzu konzipierten Fragebogens interviewt wurden. Bei der Auswahl der Stichprobe wurde angestrebt, ein ausgewogenes Verhältnis der Geschlechter, der besuchten Schulform sowie der Raumstruktur des Wohnraumes zu erzielen. Als Zwischenergebnis kann festgehalten werden, dass das biologische Alter allein nicht zwingend Einfluss auf die Ausdifferenzierung von Risikotypologien nimmt. Vielmehr ergibt sich bei den weiteren Analysen, dass der Stand der Bewältigung von Entwicklungsaufgaben ausschlaggebend für die Zugehörigkeit zu Risiko-Clustern zu sein scheint. Erste Ergebnisse dieser Forschung werden auf dem 47. Kongress der CIECA (International Commission for Driver Testing) in 2015 vorgestellt.

Projektgruppe zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung

Basierend auf den Diskussionen zum BAST-Projekt „Rahmenkonzept zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung“ und der Empfehlungen des 51. Verkehrsgerichtes hat das Bundesverkehrsministerium eine Projektgruppe zur „Hochrisikophase“ bei der BAST eingerichtet. Der DVR hat in enger Kooperation mit ADAC und GDV wissenschaftlich untermauerte Konzepte zur Einführung einer Monitoring-Phase mit Feedback-Fahrten zur Verbesserung der Selbsteinschätzung, zur Einführung eines Fahranfängerkennzeichens und zur Auseinandersetzung mit psychosozialen Folgen von Ver-



kehrsunfällen im Rahmen der Fahrausbildung eingebracht. Die Diskussionen um mögliche Modellversuche werden erst 2015 abgeschlossen bzw. dann den Bundesländern vorgeschlagen werden.

Fahreignungsseminar

Für die Einführung des neuen Fahreignungsseminars zum 1. Mai 2014 hat der DVR mit seinen Partnern auf Basis der Ende August 2013 veröffentlichten rechtlichen Rahmenbedingungen didaktische Umsetzungshilfen für das Fahreignungsseminar, die Aus- und Fortbildung von Lehrgangsteilnehmer/innen sowie Seminarleiter/innen entwickelt. Das DVR-Fahreignungsseminar „Richtig sicher fahren“ wurde durch die pädagogische Hochschule Karlsruhe begutachtet und ist von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt des Landes Berlin anerkannt worden. Dabei wurden in drei Einführungsseminaren Lehrgangsteilnehmer/innen darauf vorbereitet, Aus- und Fortbildungen für Seminarleiter/innen durchzuführen. Unter

www.dvr-fahreignungsseminar.de wurde ein begleitender Internetauftritt geschaffen und ein Medienkoffer für die Seminare zur Verfügung gestellt. Das verkehrspädagogische Konzept wurde mit dem verkehrspsychologischen Konzept des DEKRA verknüpft und im Handbuch „Das Fahreignungsseminar in der Praxis“ der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

Projekt „Work & Drive – PROFILER“

Nachdem Erkenntnisse aus der Evaluation zum Projekt „Work & Drive – PROFILER“ für Auszubildende bereits in das BAST-Projekt „Rahmenkonzept zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung“ eingeflossen sind, wurden



alle am Projekt beteiligten Coaches intensiv in die Interpretation der Gutachten eingeführt und zertifiziert, damit das Angebot als DVR/BG/UK-Maßnahme an die Betriebe gegeben werden kann. Die im Rahmen des Projekts entwickelte Gefährdungsanalyse für junge Fahrerinnen und Fahrer mit dem zur Verfügung stehenden Coachingkonzept wird autonom vom DVR durchgeführt. Nunmehr kann der DVR im Rahmen seiner Präventionsarbeit für Auszubildende auf eine evaluierte, speziell auf junge Menschen zugeschnittene Gefährdungsanalyse zurückgreifen, Gutachten über deren Risiken erstellen und eine geeignete Unterstützung zum Ausbau der notwendigen Kompetenzen für sicheres Fahren mittels Coaching anbieten.



Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung
 Das Gemeinschaftsprojekt „Vorfahrt für sicheres Fahren - Jugend übernimmt Verantwortung“ von DVR, den gewerblichen Berufsgenossenschaften, den Unfallkassen und der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen „Kavalier der Straße“ in Zusammenarbeit mit dem IZOP-Institut etabliert sich in zunehmendem Maße als ein in den Schulen fest verankertes Projekt, in dem Schülerinnen und Schüler redaktionell über verantwortungsvolles Handeln im Straßenverkehr recherchieren und schreiben.
 Im Jahr 2014 wurden vier Schulklassen aus Rheinland-Pfalz und Thüringen für ihre Arbeiten 2013 zur Verkehrssicherheit ausgezeichnet. Die

Klasse 9c des Friedrich-Ludwig-Jahn-Gymnasiums Großgotttern gewann mit einer Zeitsungsseite in der „Thüringer Allgemeinen“ zum Thema sicherer Schulweg. Unter anderem haben sich die Schüler/innen mit dem sicheren Verhalten am und im Schulbus beschäftigt. Die 9a des Rudolstädter Gymnasiums Fridericianum hat sich dem Umgang mit Risiken im Straßenverkehr gewidmet, veröffentlicht in der „Osthüringer Zeitung“. Hier stand die Frage, ob eher Fahranfänger/innen oder ältere Verkehrsteilnehmende gefährdet seien, im Vordergrund. Die Gruppe der jungen Fahranfänger/innen und das „Begleitete Fahren ab 17“ hatten auch die Schüler/innen des Leistungskurses Sozialkunde der Stufe 12 des Goethe-Gymnasiums in Gernersheim im Blick. Ihre Rechercheergebnisse

präsentierte „Die Rheinpfalz“. Mit dem Thema Drogen im Straßenverkehr unter dem Motto „Kristallklar durch die Nacht? Fahren unter dem Einfluss von Crystal Meth“ beschäftigten sich die Zehntklässler/innen der Ludwig-Erhard-Schule in Erfurt. Diese Themenseite druckte die „Thüringische Landeszeitung“ ab.
 Auch 2014 wurden zahlreiche Themen der jungen Schreibenden veröffentlicht, z.B.: SMS, die tödliche Gefahr - Lösungen für den Schulweg - Erste Hilfe - moderne Drogen. Insgesamt beteiligten sich 30 allgemeinbildende und berufsbildende Schulen mit zehn Tageszeitungen am Wettbewerb.

Motorradfahrerinnen und -fahrer

Im Winter 2013/2014 wurde der Test einer webbasierten Anwendung mit Typ-Konfigurator durchgeführt. Sie dient zur Vorbereitung von Personen, die wieder ins Motorradfahren einsteigen oder Motorrad-Neulinge sind. In der Folge wurde die Entwicklung einer App vorangetrieben, die eine persönliche Rückmeldung zum Risikoverhalten nach Motorradfahrten ermöglichen soll. Dazu wurde auf Basis der Expertise „Feedbacksysteme in der Fahrerweiterbildung“ des Instituts avp ein Design für die Risikoermittlung beim Motorradfahren entwickelt, das den Ausgangspunkt für praktische Messfahrten darstellt. Die App, die auf gängigen Smartphones eingesetzt werden soll, wird Mitte 2015 zum Einsatz kommen. Zahlreiche

Kommunikationsmaßnahmen für eine verbesserte Sicherheit von Motorradfahrenden fanden auch im Rahmen der BMVI/DVR-Kampagne „Runter vom Gas“ statt.



SO SCHAFFEN SIE ES LEBEND

AUS DEM TOTEN WINKEL

Motorradfahrer werden wegen ihrer schmalen Silhouette oft übersehen. Besonders im „Toten Winkel“ anderer Verkehrsteilnehmer lauert eine große Gefahr. Wenn Sie zum Beispiel neben einem Lkw mit gleichbleibender Geschwindigkeit fahren, bewegen Sie sich außerhalb seines Sichtfeldes. Machen Sie sich deshalb sichtbar! Variieren Sie zum Beispiel immer wieder Ihr Tempo, um im einsehbaren Bereich des parallel fahrenden Fahrzeugs aufzutauchen. Wenn Sie den Lkw-Fahrer in seinem Außenspiegel sehen, erhöhen Sie die Wahrscheinlichkeit, dass er Sie auch sieht. Tragen Sie Schutzkleidung mit Reflexmaterial oder eine Warnweste über der Jacke. Denn wer gesehen wird, fährt sicherer.

Fahrpraktische Sicherheitsprogramme

Fahrpraktische Sicherheitsprogramme

Seit Anfang der 70er Jahre übernimmt der DVR satzungsgemäß die Koordinierungsfunktion im Bereich der fahrpraktischen Sicherheitsprogramme. Beginnend mit dem Pkw-Sicherheitstraining gibt es inzwischen Angebote für fast alle Zielgruppen, die am Verkehr teilnehmen. Neben dem Angebot für Pkw gibt es Trainings für das Motorrad, den Transporter, den Geländewagen, den Lkw, für Einsatzfahrzeuge und Tankwagen sowie Reise- und Linienbusse.

Die Arbeit des DVR umfasst dabei die Programmentwicklung, die Ausbildung und Weiterbildung der in den unterschiedlichen

etablierte Bezeichnung „ein Programm nach Richtlinien des DVR“ verwenden.

Neben der Programmentwicklung übernimmt der DVR auch die Koordinierungsaufgabe, diese Pro-



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). Ziel dieser Kooperation ist es, in Europa ein einheitliches und hochwertiges Training für alle Motorradfahrenden anbieten zu können und das Qualitätssiegel als europaweiten Standard für die Durchführung von Motorrad-Sicherheitstrainings zu etablieren.

Hat's geklickt?

Die bereits im Jahr 2002 gestartete DVR-Gurtanlagekampagne „Hat's geklickt?“ konnte



Programmen eingesetzten Trainer/innen bzw. Moderatoren und die Qualitätssicherung für alle o.g. Programme.

Die Weiterentwicklung in diesen Programmen ist ein fortlaufender Prozess, den der DVR steuert und koordiniert. Alle vorgenannten Programme unterliegen einem einheitlichen Qualitätsmanagementsystem nach ISO 9001:2008. Die Weiterentwicklung erfolgt unter Einbeziehung der an der Umsetzung beteiligten DVR-Mitglieder sowie externer Fachleute. Auf Beschluss der Organisationen, die die Trainings praktisch absolvieren, wurde ab dem Jahr 2014 die Trainerausbildung um zwei Tage speziell zum Themenbereich Technik erweitert. Der DVR und die Umsetzenden versprechen sich davon eine noch qualifiziertere Ausbildung der eingesetzten Trainer bzw. Moderatoren. Die Mitglieder des DVR, die o.g. Trainings und Programme durchführen, tun dies auf Grundlage des QM-Systems und dürfen neben dem Qualitätssiegel bei der Bewerbung ihrer Angebote die

Programme seiner Mitglieder zu bewerben. Dies geschieht im Internet durch einen einheitlichen Auftritt sowie auf Messen durch gezielte Aktionen, aber auch über Kooperationen wie z.B. die Suche nach Deutschlands besten Autofahrerinnen und Autofahrern mit der Zeitschrift AutoBild. Die erfolgreiche Arbeit des DVR und seiner Mitglieder wird deutlich durch die enorme Zahl von mehr als 300.000 Trainings-Teilnehmenden pro Jahr.

Qualitätssiegel – Anerkanntes und geprüftes Training

Neben den Angeboten „nach den Richtlinien des DVR“ gibt es auch andere, die der Verkehrssicherheit dienen. Bei diesen Trainings handelt es sich um selbstentwickelte Produkte der unterschiedlichen Anbieter, welche vom DVR über ein festgelegtes Verfahren überprüft und ständig überwacht werden. Ziel dieser Maßnahme ist es, den Kundinnen und Kunden mit der Information eine Orientierungshilfe zu geben, dass es sich hierbei um eine Maßnahme handelt, bei der das Thema Verkehrssicherheit im Fokus

auch 2014 gute Ergebnisse vorweisen. Die Informationskampagne, an der sich insgesamt 22 Partner beteiligen, wirbt bei Lkw-Fahrerinnen und Fahrern für das Anlegen des Gurtes und hat erreicht, dass die Gurtanlage-Quote bei dieser Zielgruppe zwischenzeitlich deutlich angestiegen ist.

Beim Start der Kampagne betrug die Gurtanlage-Quote in gewerblich eingesetzten Fahrzeugen zur Güterbeförderung lediglich ca. 15 Prozent. Beim Fahren von schweren Nutzfahrzeugen über zwölf Tonnen lag die Gurtanlage-Quote sogar unter zehn Prozent. Nach Beobachtung der Polizei, der DEKRA sowie der Unfallforschung von Mercedes-Benz fahren inzwischen weitaus mehr Fahrer/innen angeschnallt als unangeschnallt. Seit der IAA 2012 wird im Rahmen der Kampagne auch das Thema „zu geringer Sicherheitsabstand“ verdeutlicht. Ein speziell entwickelter Abstandssimulator zeigt das Risiko praxisnah auf, da mangelnder Sicherheitsabstand bei Lkw eine der häufigsten Unfallursachen ist.

Verkehrsmmedizin

Alkohol und Fahrradfahrer/innen

Zahlreiche Fahrradfahrende nehmen trotz erheblichen Alkoholkonsums am Straßenverkehr teil. Damit gefährden sie nicht nur sich selbst, sondern stellen auch eine Gefahr für andere dar. Die derzeitige Rechtslage lässt es aber zu, dass man bis zu einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,5 Promille (zuzüglich 0,1 Promille Sicherheitszuschlag) Alkohol trinken und trotzdem Fahrrad fahren darf – es sei denn, es sind deutliche Anzeichen für die Fahrunsicherheit beweisbar. Mehr als 84 Prozent der alkoholisiert an Verkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligten Radfahrenden im Jahr 2013 wiesen BAK-Werte von 1,1 bis 3,0 Promille und mehr auf.



Der DVR forderte 2014 den Gesetzgeber auf, diese „Regelungslücke“ zu schließen und zum Schutz der Verkehrsteilnehmenden – analog der 0,5 Promillegrenze des § 24 a Straßenverkehrsgesetz (StVG) bei Kraftfahrzeugführern – einen Verkehrsordnungswidrigkeitstatbestand für Fahrradfahrende einzuführen. Ab einem Wert von mehr als 1,0 Promille treten laut jüngsten Forschungsergebnissen grundsätzlich Ausfallerscheinungen auf. Die Festsetzung eines Grenzwertes auf dieser Basis ist somit zielführend. Der DVR hat deshalb eine Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille und mehr als Grenzwert vorgeschlagen.

Revision der Erste-Hilfe-Aus- und Fortbildung

Zurzeit werden für verschiedene Zielgruppen unterschiedliche Ausbildungen angeboten. In den letzten Jahren haben sich z.B. im Bereich der Reanimation deutliche Vereinfachungen ergeben, die für eine inhaltliche Anpassung der Ausbildungen sprechen. Gleichzeitig deuten verschiedene wissenschaftliche Studien darauf hin, dass sich

die Fülle der insbesondere für die Grundausbildung vorgesehenen Themen negativ auf die mittel- und langfristige Verfügbarkeit der Kenntnisse bei den Teilnehmern auswirkt. Durch eine Fokussierung auf grundsätzliche Handlungsstrategien und einfachere Erste-Hilfe-Maßnahmen ist von einer erhöhten Akzeptanz der Bevölkerung zur Leistung von Erster Hilfe auszugehen.

Der DVR unterstützt die Initiativen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und der Bundesarbeitsgemeinschaft Erste Hilfe (BAGEH) zur Revision der Erste-Hilfe-Aus- und Fortbildung zum 1. April 2015. Dabei begrüßt der DVR die vorgesehene modulare Gestaltung zielgruppenspezifischer Inhalte für Ausbildungen



und Fortbildungen der betrieblichen Ersthelfer/innen und Erste-Hilfe-Ausbildungen und -Fortbildungen in Bildungs- und Betreuungseinrichtungen für Kinder. Die vorgesehene didaktische Ausrichtung und die Verzahnung von Theorie und Praxis nach anerkannten Standards werden als besonders zielführend eingeschätzt. Die geplanten einheitlichen Zeitvorgaben von jeweils neun Unterrichtseinheiten für Aus- und Fortbildungsveranstaltungen werden begrüßt. Der DVR empfiehlt, weiterhin zu prüfen, ob eine verpflichtende Fortbildung in Erster Hilfe im Rahmen des Fahrerlaubnisrechts, wie in anderen europäischen Staaten z.B. alle vier Jahre, verankert werden kann.

Verbesserung der verkehrsmmedizinischen Ausbildung

Vor dem Hintergrund einer älter werdenden Gesellschaft gewinnt die Verkehrsmedizin im ärztlichen Arbeitsbereich immer mehr an Bedeutung. Ärztinnen und Ärzte haben eine Aufklärungs- bzw. Informationspflicht zu allen möglichen Wirkungen auf die Patientinnen und Patienten.

Da Mobilität für ältere Patienten ein hohes Gut darstellt, ist (fach-)ärztliche Beratung und Begleitung zu diesem Thema sinnvoll. Der DVR fordert daher in einem Vorstandsbeschluss, dass in der ärztlichen Ausbildung darauf hinzuwirken ist, dass relevante Themen der Verkehrsmedizin interdisziplinär in Theorie und Praxis vermittelt werden. Die angehende Ärzteschaft sollte daher auch mit dem Thema Mobilitätsberatung bereits in der Ausbildung in Kontakt kommen. Darauf aufbauend sollte das Themenfeld in der Weiter- und Fortbildung besser abgebildet werden.

Drogen im Straßenverkehr

Das Internetportal zu Drogen im Straßenverkehr wurde überarbeitet. Dort können sich Inte-



ressierte über das Thema Drogen und Straßenverkehr mit Hilfe vielfältiger Themenbausteine informieren. Einer der Themenbausteine informiert über die Legal Highs, neue psychoaktive pflanzliche und synthetische Stoffe, die als Kräutermischungen, Lufterfrischer, Reiniger, Badesalze oder Legal Ecstasies angeboten werden. Sie sind angeblich legale Alternativen zu illegalen Drogen. Die gesundheitlichen Folgen sowie deren Wirkung insbesondere im Hinblick auf die Fahrtüchtigkeit sind für Konsumierende nicht absehbar. Hier entstehen neue Risiken bzw. neue Bereiche der Drogenprävention und der Prävention drogenbedingter Verkehrsunfälle bzw. -auffälligkeiten.

DGVP/DGVM-Symposium

Der DVR hat das 10. gemeinsame Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) im September 2014 in München mit einem Informationsstand unterstützt.



Europa

Verkehrssicherheitsarbeit nimmt in der Europäischen Union seit der Ratifizierung des Vertrages über die Europäischen Gemeinschaften im Jahr 1993 (Vertrag von Maastricht) einen hohen Stellenwert ein.

Mit der Änderung des Art. 75 wurde ausdrücklich festgelegt, dass die gemeinsame Verkehrspolitik Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vorsehen kann. Dabei soll dem Subsidiaritätsprinzip Rechnung getragen werden, d.h. dass die Europäischen Gemeinschaften nur tätig werden sollen, wenn sie Kompetenzen in der Gesetzgebung innehaben bzw. dann, wenn einzelne EU-Mitgliedsstaaten alleine nicht in der Lage sind, Probleme zu lösen und die Europäischen Gemeinschaften daher unterstützend eingreifen sollen.

Bereits 1993 entstand ein Erstes Aktionsprogramm zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. In diesem Programm wurden Kompetenzbereiche der EU festgelegt, die auch in den

weiteren Aktionsprogrammen beibehalten wurden, z.B. gesetzgeberische Maßnahmen, Studien und Forschungsaktivitäten sowie die Unterstützung sonstiger Maßnahmen.

1997 folgte das Zweite Programm „Förderung der Straßenverkehrssicherheit in der EU“, das einen integrierteren Ansatz verfolgte, bei dem der Faktor Mensch als das Schlüsselement in dem System Fahrzeug-Mensch-Straße betrachtet wird. Mit dem Dritten Aktionsprogramm für die Jahre 2003-2010 erfolgte eine Verknüpfung mit dem Grundgedanken des Weißbuches „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft“, in dem die Straßenverkehrssicherheit eine zentrale Rolle spielt. Das Ziel der Halbierung der Anzahl der Verkehrstoten hat dadurch eine enorme Zugkraft entfaltet.

Die Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011 bis 2020 wiederholen das ambitionierte Ziel und bilden

mit sieben Prioritäten den Rahmen für weitere Maßnahmen auf EU-Ebene, auf nationaler und regionaler/lokaler Ebene:

- Verkehrserziehung und Fahrausbildung/ Fahrtraining verbessern
- Straßenverkehrsvorschriften verstärkt durchsetzen
- Sicherere Straßenverkehrsinfrastruktur
- Sicherere Fahrzeuge
- Nutzung moderner Technologie für mehr Sicherheit im Straßenverkehr fördern
- Notfalldienste und Dienste für die Betreuung von Verletzten verbessern
- Schwächere Straßenverkehrsteilnehmer/innen schützen

Internationale Verkehrssicherheitsarbeit

Das Verkehrssicherheitsniveau in der EU ist im weltweiten Vergleich das höchste. Das Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall tödlich zu verunglücken, ist in Europa – gemessen am Bevölkerungsanteil – nur halb so groß wie in den USA und nur ein Viertel so groß wie im weltweiten Durchschnitt. In Europa sterben 50 Personen je einer Million Einwohner/innen, weltweit sind es 181 Personen. Die Reduzierung der Anzahl

2014 lud die EU-Kommission zu einer „Stakeholder Conference“ zur Überarbeitung der Infrastrukturrichtlinie 2008/96/EC ein. Im gleichen Zeitraum fand ein Austausch mit Fachleuten zum Thema Reifen und zum Unfalldatenspeicher EDR in Brüssel bei der EU-Kommission statt, an dem sich der DVR ebenfalls beteiligte.

des DVR, der Fundación Mapfre und des IBSR aus Belgien fortgeführt. Zwei Berichte wurden bereits veröffentlicht; sie befassen sich mit der Rentabilität von Präventionsmaßnahmen für Verkehrssicherheit und mit der Sicherheit von Transportern im betrieblichen Kontext.

Der DVR ist seit 1996 assoziiertes Mitglied bei IRTAD, der Internationalen Unfalldatenbank der OECD, und des International Transport Forums und profitiert vom Austausch an Informationen und Erfahrungen. IRTAD feierte das 25-jährige Bestehen mit einer „Anniversary Session“, bei der der DVR die jahrelange Zusammenarbeit würdigte.



der Unfälle, der Getöteten und Verletzten ist eine Erfolgsgeschichte der europäischen Verkehrspolitik. Die Anzahl der Getöteten im Straßenverkehr konnte von 54.900 im Jahr 2001 auf ca. 26.000 Getötete im Jahr 2013 gesenkt werden. Und dies, obwohl Verkehrssicherheit ein sehr komplexes Gebiet ist, das unterschiedliche Akteure und Maßnahmen betrifft und auf die Infrastruktur, die Fahrzeuge und die Menschen gleichermaßen einwirken muss.

Der DVR brachte sich von Beginn an in die europäische Verkehrssicherheitsarbeit ein: mit der Gründung des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC) im Jahr 1993, durch die Teilnahme an Konferenzen, Arbeitsgruppen und Konsultationen sowie durch den Austausch von Erfahrungen und Erkenntnissen. Der DVR vertiefte auch in diesem Jahr seine Kontakte zur EU-Kommission, zum EU-Parlament und zu Verbänden und Institutionen in Brüssel und Europa.

Das ETSC-Projekt „BIKE PAL – Improving Cycling Safety“, das der ETSC koordinierte und das von der EU-Kommission, dem DVR und der Fundación Mapfre aus Spanien unterstützt wurde, ist erfolgreich abgeschlossen worden. Dieses Projekt hat die Sicherheit von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern im Fokus. Einerseits sind „good“- und „best-practice“-Maßnahmen aus unterschiedlichen EU-Ländern zusammengetragen worden, andererseits sind im Rahmen eines studentischen Wettbewerbes konkrete Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fahrradfahrern erarbeitet und schließlich prämiert worden. Im Rahmen des studentischen Wettbewerbs errang ein deutsches Team den dritten Platz, die Auszeichnung wurde während der Abschlusskonferenz im Herbst vergeben.

Das Projekt PRAISE, „Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees“, das die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit im Fokus hat, wird vom ETSC unter Beteiligung

Die Erfahrungen des DVR stoßen auch im außereuropäischen Ausland auf Interesse: Im Rahmen der Jahressitzung der Lateinamerikanischen Beobachtungsstelle für Verkehrssicherheit, die in Antigua (Guatemala) stattfand, stellte der DVR die Notwendigkeit der Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Trägern vor und beteiligte sich an Diskussionen und Workshops. Der Austausch von Erfahrungen dient auch der Unterstützung des Jahrzehnts der Verkehrssicherheit der Weltgesundheitsorganisation WHO.

Internationales Rahmencurriculum für die Fahrausbildung „FACE 15“

Die International Commission for Driver Testing (CIECA) hat im Oktober 2013 das Projekt „Road User Education“ gestartet, das dazu dient, die Europäische Kommission in der Vorbereitung der 4. EU-Führerscheinrichtlinie zu unterstützen. Im Rahmen dieser Entwicklung hat der DVR die Leitung der Working Group 2

„Entwicklung eines Blueprints für ein europäisches Curriculum für die Fahrausbildung“ übernommen und mit „FACE 15“ (Framework for a curriculum for driver education, published in 2015) in Zusammenarbeit mit Fachleuten aus neun europäischen Ländern ein Konzept erarbeitet. Der Öffentlichkeit werden die Ergebnisse am 13. März 2015 in Berlin vorgestellt. Inhaltlich werden Mindestkompetenzen beschrieben, die im Rahmen der Fahrausbildung herangebildet werden müssen. „FACE 15“ liefert hierzu ein didaktisches Konzept, das eine an der lernenden Person orientierte Vorgehensweise in einem Stufenmodell vorsieht und eine direkte Verzahnung von Theorie und Praxis sicherstellt. Neben methodischen „Toolboxen“

wird auch ein neues Konzept für eine zielführende Unterrichtsplanung beschrieben, das eine Anwendung in unterschiedlichen Nationen bzw. Kulturkreisen ermöglicht und neue Standards des Unterrichtens setzt.

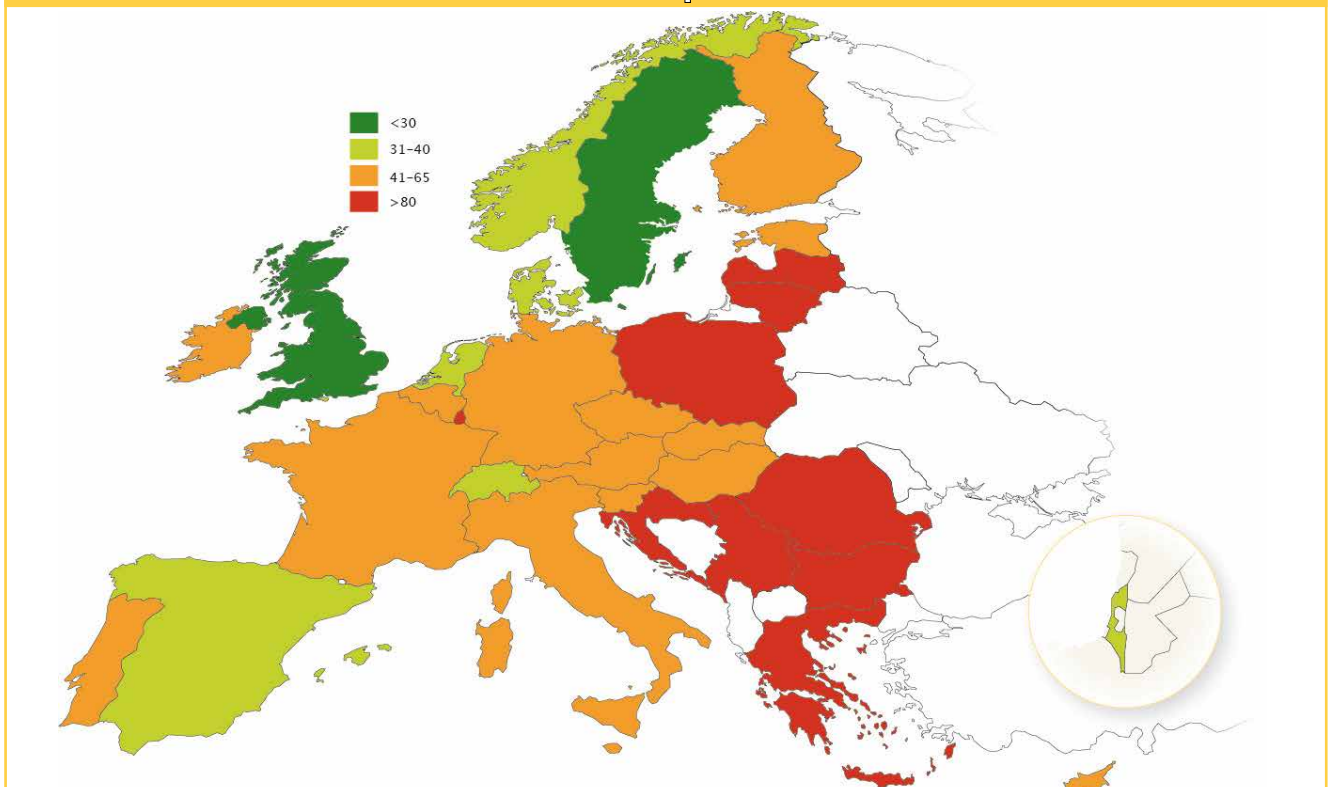
7. Deutsch-Russische Verkehrssicherheitskonferenz

Anfang Juni fand die 7. Deutsch-Russische Verkehrssicherheitskonferenz in St. Petersburg statt. Das Thema lautete: effektives Verkehrsicherheitsmanagement und Unfallpräventionsmaßnahmen. Die Konferenzen finden seit

2002 alle zwei Jahre in Deutschland oder in Russland statt. Partner auf deutscher Seite ist die BASt mit der Bauhaus-Universität Weimar, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt und dem DVR. Bei aller Unterschiedlichkeit der Länder gibt es viele Gemeinsamkeiten: Auch in Russland kämpfen Fachleute für Verkehrssicherheit beispielsweise dafür, dass das vorhandene Wissen im Bereich der Infrastruktur „auf die Straße kommt“ oder sie versuchen, den Zielen der Vision Zero näher zu kommen.



Im Straßenverkehr Getötete pro eine Million Einwohner



Summary

DVR resolutions

In 2014, as in previous years, the implementation of the TOP measures, seen by the German Road Safety Council as key steps in implementing the Vision Zero concept, was given the highest priority. This was reflected by the resolutions taken by the Board of Directors during that year: DVR recommends aligning traffic-law enforcement with Vision Zero while focusing on high-risk road-user groups and the main causes of traffic accidents. Dense enforcement should stop individuals from being able to

professionals. Further resolutions deal with the introduction of event data recorders and the development of turning assistant systems for heavy goods vehicles.

Focus campaigns

The successful road safety campaign "Runter vom Gas" (Slow down), launched in 2008, was continued in 2014, supported by extensive media coverage, PR activities and events. The campaign drew attention to many causes of accidents and road-traffic risks, including not only "inappropriate

errors made when riding a motorcycle. In the year of the World Cup, the "Slow down!" campaign reached the football stadiums, supported by many German Bundesliga clubs and the German Football Association (DFB). To reach the campaign's target group, there were appearances at music festivals and in the dance show "Holiday on Ice", as well a TV spot created jointly with the RTL TV channel. Testimonials from celebrities such as the singer Roger Cicero encouraged the use of bicycle helmets. Comedian and TV presenter Eckhart



calculate the risk of detection and the number of routine spot checks should be substantially increased where required. In another resolution, the DVR calls for risk-based implementation of speed management and no overtaking zones on rural roads, while applying a maximum speed limit of 80 km/h to narrow roads. Raising the speed limit for heavy goods vehicles to 80 km/h may be appropriate, depending on local conditions. In view of the high number of accidents, a administrative offence for cycling under the influence of alcohol should be introduced. This would give a clear message that drunken cyclists put themselves and others at great risk and that cycling with a BAC above a certain level will not be tolerated. In another resolution, the DVR Board advocates improved training in traffic medicine for health

speed" but also distraction, dangerous overtaking, tailgating and driving under the influence of alcohol. It also promoted fastening seat belts in a car and the use of helmets by cyclists. As part of the "Scheinbar schöne Welt" (seemingly beautiful world) campaign, three roadside motorway billboards were presented, featuring cheerful scenes in a car, in an easy-going atmosphere with friends, family members or partners. In sharp contrast to the harmony of the pictures, the texts read: "One is speeding, two die", "One is distracted, four die" and "One tailgates, three die". The underlying message warned road users about the deadly consequences of unsafe driving. Motorcyclists are the target group for a second series of amusing cartoons, developed with the support of BMW and Honda, which illustrate typical

Hirschhausen kicked off the Zweite Erste Hilfe (Second First-aid) initiative, promoting first-aid refresher courses. The website www.runter-vom-gas.de offers further information and activity reports related to the campaign. Since autumn 2012, the Aktion Schulterblick (Look over your shoulder) campaign has been jointly developed by DVR, the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (BMVI) and the German Social Accident Insurance Association (DGUV), to encourage responsible personal mobility and regular voluntary medical checks. The campaign particularly addresses elderly road users. Germany's National Road Safety Day celebrated its 10th anniversary in June. Under the auspices of the Federal Minister of Transport and Digital Infrastructure Alexander Dobrindt, a creative contest

was launched for the anniversary. Many organizations and institutions took part in this action day and about 150 public events were held throughout Germany.

Press and Public Relations

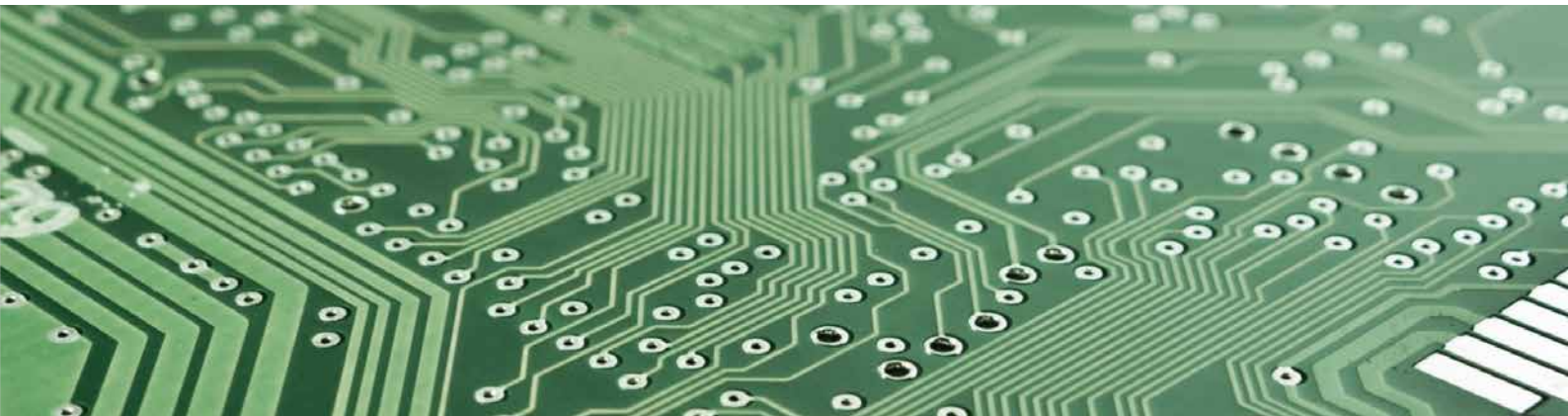
The theme of the DVR colloquium *Sichere Straßen - für kleines Geld?* (Safe roads at low cost?), which took place in Berlin in December, was making roads safer and increasing road safety in times of limited public resources. The event was supported by the German Insurers Accident Research (UDV). In 2014,

the German Social Accident Insurance Association (DGUV) and DVR. Initially, the campaign was conducted with Berlin and Freiburg as pilot cities. The 20th DVR "Sicherheit und Mobilität" (Safety and Mobility) forum advocated the effectiveness of speed controls - an issue which can polarize opinions, as became clear during the panel discussion.

Dialogue and politics

Throughout 2014, DVR held numerous conversations with stakeholders on all political levels. It also proved possible to establish new contacts

experts to pedestrian road safety. The congress emphasized the importance of people who walk in our mobile society and presented up-to-date solutions for a high-quality pedestrian network. During the year, with the support of experts from the Bicycle Academy, operated by the German Institute of Urban Affairs (Deutsches Institut für Urbanistik difu), DVR also organized symposia on "Safe cycling in cities", in the regions of Heidelberg, Braunschweig, Cottbus, Gießen, Coburg and Weilheim. In 2014, the safety award "Die Unfallkommission



DVR presented a wide range of issues to a broad public, through its topical magazine DVR report, press seminars, Q&A sessions for readers, representative surveys, poster dissemination, infographics, radio broadcasts and press releases. Seminars were held to inform specialist journalists about road safety for vulnerable road users as well as the opportunities and challenges of automated driving. In cooperation with print media, questions by readers about winter tyre requirements and driver assistance systems were answered on the telephone. Improved relations between cyclists and pedestrians was the aim of the "Rücksicht im Straßenverkehr" (Road courtesy) campaign, jointly created by the cities of Berlin and Freiburg, the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (BMVI), the German Insurance Association (GDV),

with representatives of the media and various associations and deepen existing contacts. For example, in November 2014, members of the German Bundestag's Committee on Transport and Digital Infrastructure were invited to a briefing on the theme "alcohol interlocks", organized by DVR in coordination with the Committee's chairman.

Technology

The second German congress on walking (2. Deutscher Fußverkehrskongress), organized jointly with the Ministry of Transport of the Federal State of North Rhine-Westphalia, the German Insurers Accident Research (UDV) and the University of Wuppertal (Bergische Universität Wuppertal), attracted about 300 participants. The aim was to draw the attention of

2014" (The Accident Commission 2014), donated by the German Insurers Accident Research (UDV) and DVR was awarded to the Accident Commission of Frankfurt am Main for having efficiently restored a road section with tram rails and curves where a number of serious injuries and fatal accidents had occurred over the years. There have been no more accidents there since. Requested for some time by the "Verkehrsgerichtstag" (German Traffic Law Day) and DVR, a pilot trial for Section Control - a system for measuring average speed over a road section several kilometres in length - will soon be implemented in Lower Saxony. The "Reifenqualität" (tyre quality) initiative and the "bester beifahrer" (best co-driver) campaign, dealing with driver assistance systems, were also continued.

Work-Related Road Safety Activities

The "Sicherheit auf allen Wegen" (Safety on all roads) programme has been run jointly by the accident-insurance institutions and DVR for 32 years. In cooperation with the "BG Holz und Metall (BGHM)", statutory accident insurance, DVR has promoted road safety for over 20 years now by means of individual seminar units designed for different target groups. In 2014, DVR continued leading the activities in the context of the GUROM project. This project does not only

economical driving have become an integral part of accident prevention in many companies. In particular, the Eco Safety Short Duration Training – part of the ECOWILL project – has convinced the participating companies as a practical module. In 2014, preparations were finalized for the start of the Regio-Protect UVT project, which aims to reduce the high accident risk of young trainees when commuting. For this purpose, regional high risk sites in the vicinity of company locations were identified. In the framework of this project, DVR cooperates with

events took place, in direct interaction with children, representing an increase of about 15% over the previous year. Road-safety work for children also focused on the topic Sicherung im Pkw (the use of child restraints). In cooperation with the association Mehr Zeit für Kinder (More time for kids), DVR took part in eight consumer fairs. To increase the wearing of bicycle helmets among children, 50,000 copies of the movie "Willi Weitzel hat's geschnallt: Fahrradfahren immer mit Helm" (Willi Weitzel got it: Always wear a helmet when riding your bike.),



deal with risk assessment and risk evaluation of work-related mobility but also the safe mobility of pupils, students and voluntary workers. The annual road safety action of statutory accident insurers and DVR was kicked off on June 1st, 2014, with the tagline "Bleib fair...in der Stadt!" (Stay fair...in the city!), promoting fairness and consideration between all road users. The year 2014 "Respect – give it & get it" youth programme dealt with the many different means of mobility used by pupils. The realignment of education and training concepts as well as media that was started in 2011 continued in 2014. At the beginning of the year, the Verkehrssicherheit für junge Menschen (Road safety for young people) binder was completed, as part of DVR's new media concept. These successful offers for safe and

the DGUV, a number of accident insurance institutions for the industrial sector (Berufsgenossenschaften), the Federal State of Brandenburg and other partners. Since 2014, marketing efforts for the occupational road safety work have been substantially increased and intensified by means of a new project, to increase the number of seminars, trainings, consultations and activities in private companies and public institutions, with a view to safer work-related mobility.

Target-group oriented programmes

In 2014, 19 moderators of the "Kind und Verkehr" (Child and Traffic programme) were trained, in a seminar to ensure the practical implementation of the programme in childcare centres. During the year, over 400 relevant

produced by the Allianz Zentrum für Technik (AZT), were distributed. Elderly road users were addressed by the "Sicher mobil" (Safe and mobile) programme, which generated about 8,000 events identifying and discussing personal strategies for safe mobility in a modern environment. Once again, target-oriented training was offered, to keep the moderators informed about state-of-the-art concepts and methods. The "Practical Module for Pedestrians" was introduced, to establish brief "urban exploration tours". A second practical module was developed for riders of pedelecs, which will be tested in early 2015, before being integrated into the programme. DVR is involved in numerous projects targeting young drivers. For example, it contributed to the high risk phase project group, established by the Federal Ministry

of Transport at the Bundesanstalt für Straßenwesen (Federal Highway Research Institute). Jointly with ADAC and GDV, DVR submitted scientifically sound concepts about the introduction of a monitoring phase with feedback drives for improving self-assessment, the implementation of novice plates for drivers and how to deal with psychosocial accident consequences for learner drivers. For the launch of the new "Fitness to Drive" seminars, on May 1st, 2014, DVR and its partners developed didactic guidelines for the implementation of these seminars and

the programme, DVR is also involved in the marketing of courses offered by its members. Driver-training courses attract more than 300,000 participants a year – an impressive number that highlights the successful work of DVR and its members.

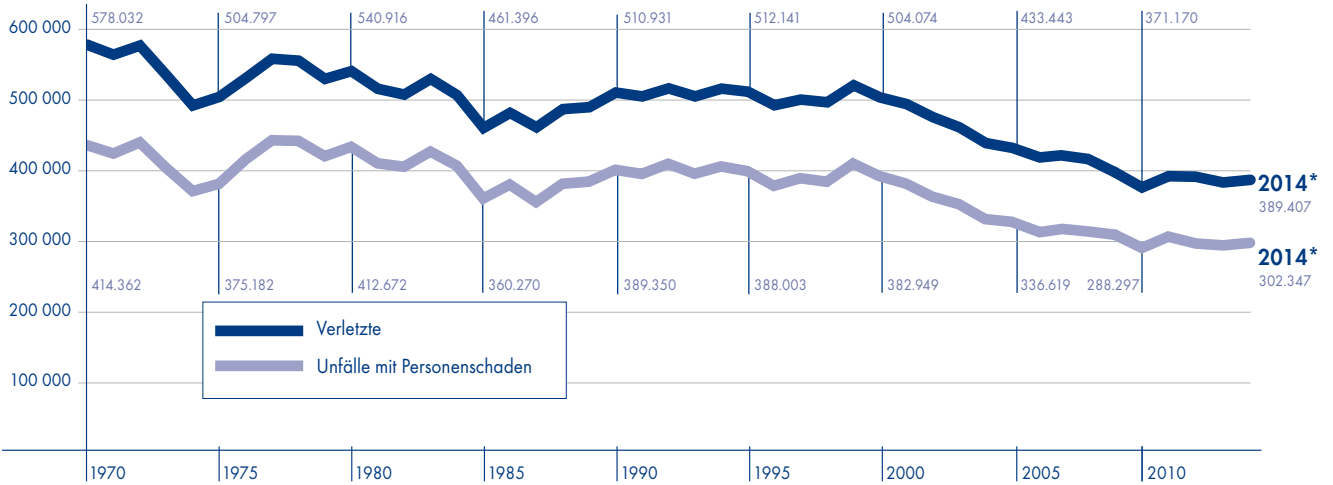
International road-safety activities

In 2014, DVR continued its involvement in many European initiatives and projects, such as the "BIKE PAL – Improving Cycling Safety" project, coordinated by the European

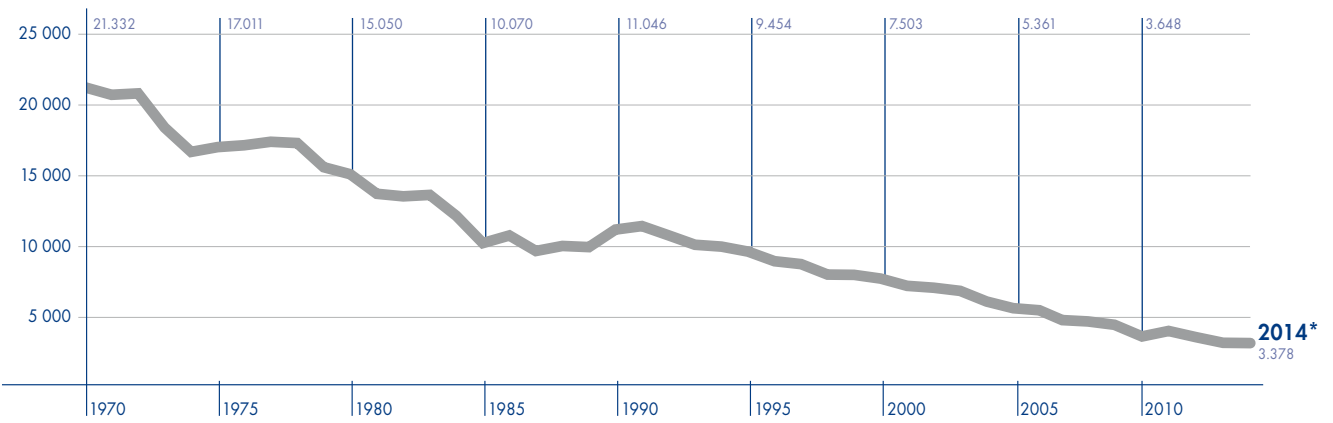
for the basic and advanced training of instructors leading such courses. Following the certification of all coaches involved in the "Work & Drive – PROFILER" project, the services can now be offered to companies. DVR has fostered the development of an interactive application for smartphones, for use by motorcyclists, which gives feedback on personal risk behaviour after the ride. The Runter vom Gas! (Slow down!) campaign also addresses motorcyclists, via diverse communication strategies. Since the early 70s, DVR has been coordinating practical driver-training courses, in accordance with its statute. In agreement with the organizations that carry out these trainings, the curriculum for trainers was extended to include two days focusing on technology. Apart from developing

Transport Safety Council (ETSC) and the "PRAISE" (Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees) project, focused on road safety at work. DVR is involved in the "CIECA Rue Project" as leader of Working Group, dealing with "Face 15", the blueprint for a curriculum for driver education. DVR's expertise is also sought outside Europe. For instance, DVR participated in the annual session of the Ibero-American Road Safety Observatory in Guatemala.

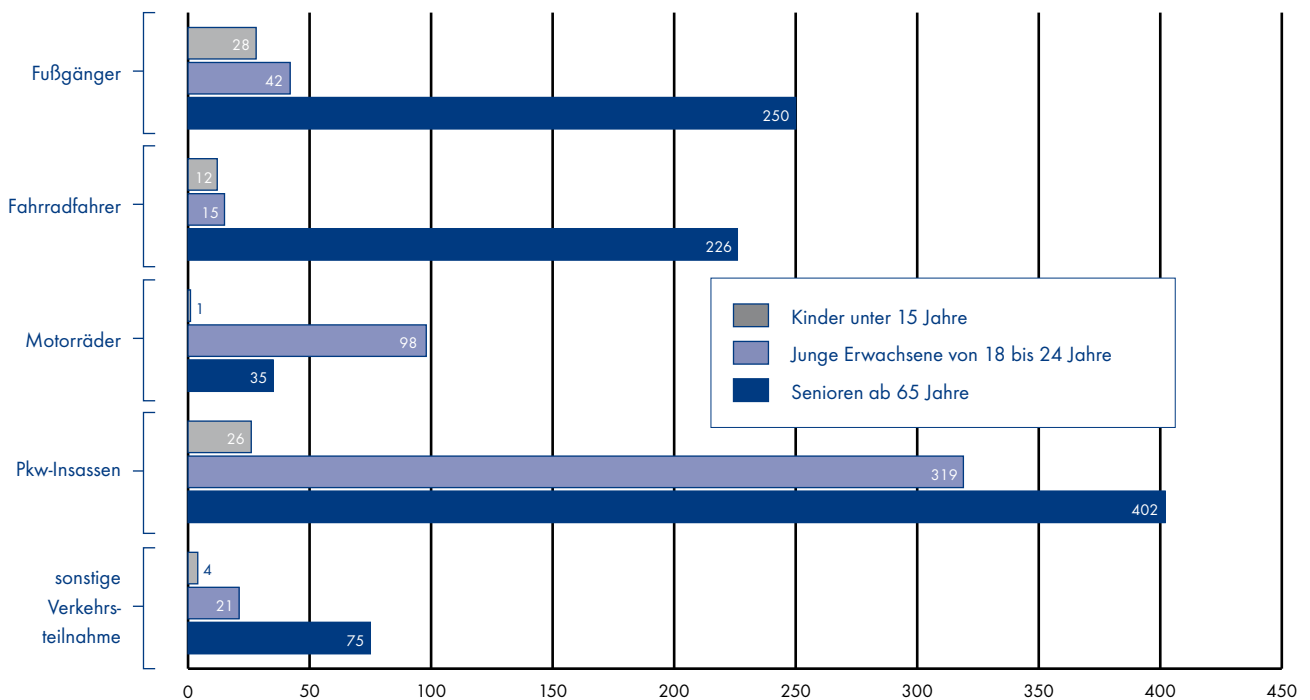
Anzahl der Verletzten und Unfälle mit Personenschaden



Anzahl der Getöteten



Getötete bei Straßenverkehrsunfällen nach Art der Verkehrsbeteiligung*: Kinder, junge Erwachsene und Senioren



* vorläufige Zahlen 2014 (Stand: 04/2015)

Quelle: Statistisches Bundesamt

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 Moderatorinnen oder 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 unterschiedlichsten 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/innen an.

Qualitätssicherung für Anbieter nach Richtlinien des DVR

Die Programmentwicklung sowie die Aus- und Fortbildung der eingesetzten Trainer/innen bzw. Moderatorinnen und 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 derjenigen, die über ein Qualitätssiegel verfügen, ist unter www.dvr.de/sht einzusehen.

Zahlen

Moderatorinnen/Moderatoren: über 1.000

Teilnehmende: 312.000

Veranstaltungen: 31.800

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

Zahlen

Moderatorinnen und Moderatoren: 90

Teilnehmende: 11.262

Veranstaltungen: 474

Sicher mobil – ein Programm für ältere Verkehrsteilnehmende

Ziel

Vermittlung und Aufbau von Verhaltensstrategien für eine Verkehrsteilnahme unter sicheren Bedingungen.

Zielgruppe

Ältere Menschen, die zu Fuß, mit dem Rollator, auf Rad- oder Pedelec, im Auto oder in öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind sowie Seniorenbeiräte.

Inhalte

Zielführende Verknüpfung der Aspekte „zu Fuß gehen“, „mit dem Rad fahren“, „Pkw-Fahren“ und „Mitfahren“ mit den Sicherheitsaspekten „Leistungsfähigkeit/Gesundheit“, „Gewohnheiten“, „neue Regeln“, „Miteinander/Verständigung“, „Sicht/Wetter“, „Transportieren/Befördern“ und „Wege planen/Verkehrsmittel wählen“.

Umsetzung

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

Zahlen

Moderatorinnen und Moderatoren: ca. 550

Teilnehmende: ca. 110.000

Veranstaltungen: ca. 8.000

Aufbau Seminare 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 (§ 31 FahrLG) haben und in das Programm eingewiesen wurden. (www.aufbauseminare.com)

Zahlen

Seminarleiter/innen: ca. 5.000
Teilnehmende: 48.540

Sicherheit auf allen Wegen

Ziel

Senkung der Arbeits- und Wegeunfälle, 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).

Zahlen

Moderatorinnen und Moderatoren: 88
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 führen Veranstaltungen durch.

Zahlen

Moderatorinnen und Moderatoren: ca. 650
Teilnehmende: ca. 80.000
Veranstaltungen: ca. 4.100

Eco Safety Trainings – Fahren wie ein Profi –

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 als 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 und realen Bedingungen in folgenden vier didaktischen Konzeptionen angeboten:

- Eco Safety Kurz-/Einzeltraining (1 Stunde)
- Eco Safety Modul (DD-Training / 1 Tag)
- Eco Safety Gruppentraining (1/2 bis 1 Tag)
- Eco Safety Kombitraining (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/innen (siehe <http://www.ecosafetytraining.de/>).

Zahlen

Trainer/innen: ca. 125
Trainings: ca. 2.800

Vorstand**Präsident**

Dr. **Walter Eichendorf** */**
Stellvertretender Hauptgeschäftsführer
Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung – DGUV

Vizepräsidenten

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

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

Dr. **Rainhard Freiherr von Leoprechting** */**
Vorstandsvorsitzender
Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung – DGUV

Mitglieder

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

Rainer Armbruster *
Leiter Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagement Post – eCommerce – Parcel
Deutsche Post DHL

Ulrich Klaus Becker *
Rechtsanwalt
Vizepräsident für Verkehr
ADAC e.V.

Dr. **Peter Biesenbach**
Leiter Zentralabteilung Außenangelegenheiten, Regierungs- und Politikbeziehungen
Robert Bosch GmbH

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

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

Gerhard B. von Bressendorf
Vorsitzender
Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. – BVF

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

Ulrich Chiellino
Dipl.-Psych.
Referent Verkehrspsychologie
ADAC e.V.
Vorsitzender des DVR-Vorstandsausschusses
Junge Kraftfahrer

Wolfgang Dollinger **
Dipl.-Ing.
Präsident
Auto- und Reiseclub Deutschland – ARCD

Dr.-Ing. **Ulrich Eichhorn** **
Geschäftsführer
Verband der Automobilindustrie e.V. – VDA

Dr. **Wolfgang Franz**
Vorsitzender der Landesektion 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 Medizinisch Biomechanische Unfallanalyse
Institut für Rechtsmedizin der Ludwig-Maximilians-Universität München

Claudia Horn ***
MinDirig.
Leiterin der Abteilung LA Landverkehr
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI

Dr. **Lothar Kaufmann** */**
MinDirig.
Leiter der Abt. 7 Verkehr und Straßenministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz
Vertreter der Verkehrsministerkonferenz

Dr. **Achim Kuschefski**
Institutsleiter
Institut für Zweiradsicherheit e.V. – ifz

Roger Lewentz
Innenminister des Landes Rheinland-Pfalz
Vertreter der Innenministerkonferenz

Ulrich Meesmann **
Mitglied der Geschäftsführung
Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie – BG RCI

Jürgen Menge
Ministerialrat
Leiter des Referats Verkehrssicherheit, Straßenverkehrsordnung, Fahrzeugzulassung, Fahrerlaubnisrecht, Gefahrgut
Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz
Vorsitzender des DVR-Vorstandsausschusses
Verkehrstechnik

Dr. **Albert Platz**
Vorsitzender der Geschäftsführung
Berufsgenossenschaft Holz und Metall
BGHM

Arnold Plickert
Erster Polizeihauptkommissar
Stellv. Bundesvorsitzender
Gewerkschaft der Polizei

Klaus Peter Röskes *
Vizepräsident
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

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

Prof. Dr. med. **Peter Sefrin** *
Vorsitzender des Vorstands
Arbeitsgemeinschaft der in Bayern tätigen Notärzte e.V. – agbn
Vorsitzender des DVR-Vorstandsausschusses
Verkehrsmedizin

Pierre-Enric Steiger *
Präsident
Björn Steiger Stiftung

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

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

Prof. Dr. med. **Johannes Sturm**
Geschäftsführer der AUC – Akademie der Unfallchirurgie GmbH
Deutsche Gesellschaft für Unfallchirurgie e.V.

Rainer Wendt
Bundesvorsitzender
Deutsche Polizeigewerkschaft im DBB – DPoIG

Manfred Wirsch
Vorstandsvorsitzender
Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung – DGUV

Ingo Wortmann
Dipl.-Ing.
Geschäftsführer SWU Verkehr GmbH
Vizepräsident
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. – VDV

Fani Zaneta
Verkehrspolitische Sprecherin
Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft – ver.di

Guido Zielke ****
Ministerialrat
Leiter der Unterabteilung Straßenverkehr
Bundesministerium Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI

Ehrenpräsidenten

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

Dr. **Gerhard Schork**
Ehemaliger Direktor der Berufsgenossenschaft
Nahrungsmittel und Gaststätten – BGN

* Mitglied des Hauptausschusses
** Mitglied des Finanzausschusses
*** ständiger Gast des Vorstands
**** nur Mitglied des Finanzausschusses

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 Erwachsene Verkehrsteilnehmer
Hauptstadtbüro Berlin

Mitglieder

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

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

Klaus Droxler
Richter am Amtsgericht a.D.
Mitglied des Vorstandes
Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e.V.

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

Matthias Haasper
Dipl.-Päd.
Forschungsleiter
Institut für Zweiradsicherheit e.V. - ifz

Rainer Hauck
Dipl.-Geogr.
Projektleitung „Klimaverträglich mobil 60+“
Verkehrsclub Deutschland e.V. - VCD

Rolf Heggen
Vorsitzender
Motor Presse Club e.V. - MPC

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

Rainer Hillgärtner
Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Auto Club Europa e.V. - ACE

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

Benedikt Liefänder
Ass. jur.
Bereichsleiter
Generalsekretariat
Malteser Hilfsdienst e.V.

Petra Löcker **
Referatsleiterin LA26 Straßenverkehrssicherheit
Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur - BMVI

Angelika Maurer
Dipl.-Ing.
Sachbearbeiterin Verkehrssicherheit
Abteilung Prävention
Unfallkasse Post und Telekom - UK PT

Karin Müller
Projektreferentin
Deutsche Verkehrswacht e.V. - DVW

RA Burkhard Nipper
Geschäftsführender Direktor
Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen
e.V.

Ina Papen
Dipl.-Gesundheitswirtin
Referentin Fachgebiet Mechanische und
Physikalische Gefährdungen
Präventionsabteilung
Berufsgenossenschaft Energie Textil
Elektro Medienerzeugnisse - BG ETEM

Wilfried Pukallus
Leitender Polizeidirektor a.D.
Vorstand für Verkehr und Technik
ADAC Saarland e.V.

Dieter Quentin
2. Stellvertretender Vorsitzender
Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.
BvF

Olaf Salomon
Dipl.-Ing.
Geschäftsführer
Berufsbildungszentrum für den Straßenverkehr
gGmbH - BBZ

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

Prof. Dr. rer. nat. **Wolfgang Schubert**
Leiter Fachbereich Verkehrspsychologie
DEKRA Automobil GmbH

Udo Schüppel
Dipl.-Psych.
Fachreferent Unfallforschung und
Projektkoordination
FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH

Klaus Schütte
Regierungsdirektor
Leiter des Sachgebietes Verkehrspolizeiliche
Aufgaben
Referat 31
Sächsisches Staatsministerium des Innern

Christoph Stein
Leiter des Referats Arbeitssicherheit
Verwaltungs-Berufsgenossenschaft - VBG

Manfred Stoll
Dipl.-Ing.
Stabsstelle Vernetzung
Berufsgenossenschaft Holz und Metall
BGHM

Jürgen Weingärtner
Dipl.-Volksw.
Deutscher Städte- und Gemeindebund

Daniel Wollenberg
Geschäftsführer Bezirksverwaltung Hamburg
Berufsgenossenschaft für Transport und
Verkehrswirtschaft - BG Verkehr

Dorothee Zobel
Rechtsanwältin
Assistenz Bereichsleitung Recht
Automobilclub von Deutschland e.V. - AvD

* 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.
Beauftragter der
DEKRA Automobil GmbH
für Unfallanalyse und Forschung

Rolf Bergmann

Dipl.-Ing.
Fahrzeugsicherheit
Global Safety Affairs
Volkswagen AG

Dr. Jürgen Bräuninger

Referent Technical Regulatory Affairs (C/AGT)
Robert Bosch GmbH

Harald Brockmann

Ing.
Präsident
Bundesverband der freiberuflichen und
unabhängigen Sachverständigen
für das Kraftfahrzeugwesen e.V. – BVSK

Jens Bummel

Sachbearbeiter
Referat 43 – Straßen- und Güterverkehr
Thüringer Ministerium für Infrastruktur und
Landwirtschaft

Christoph Diwo

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

Hans-Thomas Ebner

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

Dr. rer. nat. Jost Christian Gail **

Referatsleiter „Aktive Fahrzeugsicherheit,
Emissionen, Energie“
Abteilung Fahrzeugtechnik
Bundesanstalt für Straßenwesen – BASt

Prof. Dr.-Ing. habil., Dr. h.c. mult.

Egon-Christian von Glasner

Präsident
Europäische Vereinigung für Unfallforschung
und Unfallanalyse – EVU

Oliver Helfrich

Dipl.-Ing.
Referatsleiter Technik/Kundendienst/Umwelt
Verband der Internationalen Kraftfahrzeug-
hersteller e.V. – VDIK

Heiner Hunold

Dipl.-Ing.
CTPH Legal Regulation Division Chassis &
Safety
Continental Teves AG & Co. OHG

Günther Karneth

Ministerialrat
Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr des
Landes Nordrhein-Westfalen

Prof. 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 Fachbereich Fahrzeugsicherheit
Abteilung Unfallforschung
Unfallforschung der Versicherer – UDV
Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e.V. – GDV

Dr.-Ing. Achim Kuschefski

Institutsleiter
Institut für Zweiradsicherheit e.V. – ifz

Dr. Max Lang

Cheftechniker
KMK/Test, Technik, Sicherheit
Österreichischer Automobil-, Motorrad-
und Touring Club – ÖAMTC

Gerhard Müller

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

Dr.-Ing. Joachim Neubauer

Leiter des Bereichs Normen, Regelungen
und Vorschriften
Deutschland, Österreich und Schweiz
Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA

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

Steffen Peldschus

Leiter Biomechanik
Institut für Rechtsmedizin
Hochschule Furtwangen und
Ludwig-Maximilians-Universität München

Dr.-Ing. Erwin Petersen

Mitglied des Geschäftsführenden Vorstands
Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.

Klaus Pietsch

Dipl.-Ing.
Referatsleiter Typgenehmigungen
Referat 42
Kraftfahrt-Bundesamt – KBA

Dr.-Ing. Klaus Ruff

Stv. Leiter des Geschäftsbereichs Prävention
Berufsgenossenschaft für Transport und
Verkehrswirtschaft – BG Verkehr

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
Abteilung Prävention Aufsicht und Beratung
Berufsgenossenschaft Energie Textil
Elektro Medienerzeugnisse – BG ETEM

Dieter Schoch

Dipl. rer. pol.
Manager
Automotive Regulatory Strategy Emissions &
Safety Commercial Vehicles, HPC F403
Daimler AG

Dr.-Ing. Joachim Scholten

Entwicklung Ausland, Typzulassung und
Verkehrsmanagement
Bayerische Motorenwerke AG – BMW

Roger Schwarz

Dipl.-Ing.
Leiter Technik
Bundesverband Güterkraftverkehr
Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

Christian Theis **

Referatsleiter LA 20
Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur – BMVI

Dietmar Zänker

Prokurist
Bereichsleiter Cars, Truck und Training
Berufsbildungszentrum für den Straßenverkehr
gGmbH – BBZ

* alternierende Teilnahme

** Ständiger Gast

DVR-Vorstandsausschuss Kinder und Jugendliche

Vorsitzende

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

Wolfgang Aichinger
Verkehrspolitischer Referent
Verkehrsclub Deutschland e.V. – VCD

Dr. Dagmar von Braunschweig
Ministerium des Innern, für Sport und
Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz

Christian Briesen
Leiter Kommunikation
Deutscher Kinderschutzbund Bundesverband
DKSB

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

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

Dr. Michael Geiler
Leiter Sachgebiet Verkehrssicherheit
Berufsgenossenschaft Nahrungsmittel und
Gastgewerbe – BGN

Horst-Heinrich Gerbrand
Beigeordneter
Deutscher Städte- und Gemeindebund
DSiGB

Peter Glowalla
Stellv. Vorsitzender
Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.
BVF

Renate Hanstein
Ressort Verkehrssicherheit
ACE Auto Club Europa e.V.

Dierk Hellbernd
DEGENER Verlag GmbH

Hans Jansen
Städt. Verwalt.-Dir. a.D.
Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V.

Rainer Knittel
Wege- und Verkehrsunfallprävention
Unfallkasse Hessen

Andreas Kosel
Leiter des Referats Sport und
Bewegungsförderung
Unfallkasse Rheinland-Pfalz

Hans-Georg Marmit
Leiter Presse
Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation frei-
beruflicher Kfz-Sachverständiger e.V. – KÜS

Dr. Nicola Neumann-Opitz **
Dipl.-Päd.
Oberregierungsrätin
Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST

Andrew Orrie
Leiter Referat Schulen
Abt. Sicherheit und Gesundheit
Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
DGUV

Susanne Osing
Dipl.-Päd.
Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.

Heidi Palatinusch
Aufsichtsperson
Referentin für Verkehrserziehung
Abt. Prävention
Unfallkasse Baden-Württemberg

Renate Rössle-Stähl
Ressort Verkehr – Verkehrssicherheitsprogramme
ADAC e.V.

Matthias Schröter
Pressesprecher
Leiter Wirtschaft und Öffentlichkeitsarbeit
Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmen e.V. – bdo

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

Katja Seßlen
Aufsichtsperson
Kommunale Unfallversicherung Bayern
KUVB

Michael Taupitz
Dipl.-Päd.
Prävention und Arbeitsschutz
Unfallkasse Nord

Nina Tzchenke
Deutsche Verkehrswacht e.V. – DWV

Evelin Unger-Azadi
Stellvertretende Referatsleiterin
Referat III A2 Mobilitätsmanagement, Nah-
mobilität, Verkehrssicherheit, Luftreinhaltung
Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr des
Landes Nordrhein-Westfalen

Ralf Vennefrohne
Leiter Lern- und Lehrmedien
Springer Fachmedien München GmbH

Thomas Wittschurky
Geschäftsführer
Feuerwehr-Unfallkasse Niedersachsen – FUK

Christian Wolf
Stellv. Generalsekretär
Auto- und Reiseclub Deutschland – ARCD

Siegbert Wucherer
Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e.V.

Dr. Jan Zeibig
KRAVAG-SACH Versicherung des Deutschen
Kraftverkehrs VaG

DVR-Vorstandsausschuss Junge Kraftfahrer

Vorsitzende

Ulrich Chiellino
Dipl.-Psych.
Leiter Interessenvertretung
ADAC e.V.

Stellvertretender Vorsitzender

Daniel Schüle
Geschäftsführer
Deutsche Verkehrswacht e.V. – DWV

Ausschussreferent

DVR-Geschäftsstelle
Hendrik Pistor
Referatsleiter Junge Kraftfahrer

Mitglieder

Michael Bahr **
Dipl.-Soz.-Wiss.
Oberregierungsrat
Referat U4
Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST

Renate Bartelt-Lehrfeld **
Ass.jur.
Reg.Dir.
Leiterin des Referats LA 21
Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur – BMVI

Karsten Becker

MdL
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr

Heiko Boenchen

Stellv. Ausbildungsleiter
VBZ Nord GmbH

Gerhard B. von Bressendorf

Vorsitzender
Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.
BVF

Annabel Brückmann

Pressesprecherin
ACV Automobil-Club Verkehr

Petra Butterwege

Referentin Verkehrsinfrastruktur
Unfallforschung der Versicherer – UDV
Gesamtverband der Deutschen Versicherungs-
wirtschaft e.V. – GDV

Dirk Harenberg

Oberregierungsrat
Sachgebiet IC4 - Straßenverkehrsrecht
Bayerisches Staatsministerium des Innern,
für Bau und Verkehr

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

Dr.-Ing. **Roland Krause**

Bereichsleiter
Grundlagen Prüfwesen
DEKRA Automobil GmbH

Frank Liske

Geschäftsführer
Car-Pro Akademie GmbH

Dr. **Frank Mildner**

Abt. KfW/ZMK
Logistikkommando der Bundeswehr

Martin Mönnighoff

Pol.Dir.
Gewerkschaft der Polizei – GdP

Hans-Dieter Otto

Aufsichtsratsmitglied
KRAVAG-SACH Versicherung des Deutschen
Kraftverkehrs VaG

Hans-Joachim Reimann

Chefredakteur
Degener Verlag GmbH

Janine Rettig

Projektkoordinatorin Verkehrssicherheitsprojekte
ACE Auto Club Europa e.V.

Hermann Schenk

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

Jan Schepmann

Referent Fahrerlaubnis, Bildung und
Personalentwicklung, Begutachtung und
Förderung der Fahreignung
Verband der TÜV e.V. – VdTÜV

Thomas Schreiner

Leiter Marketing & PR
Auto- und Reiseclub Deutschland e.V. – ARCD

Tristan Staack

Bereichsleiter Prävention und Projekte
Schweizerischer Verkehrssicherheitsrat – VSR

Wolfgang Stern

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

Josua Stiegler

Verlagsleiter Verlag Heinrich Vogel/Fahrschule
Springer Fachmedien München GmbH

Ulrich Süßner

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

Hans-Jürgen Vogt

Geschäftsführer
Verkehrswacht Hamburg e.V.

Paul Woywood

Generalsekretär
Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e.V.

Cornelia Zieseniß

Dipl.-Rel. Päd. (FH)
Geschäftsführerin
Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.

Ulrich Zilz

Hauptabteilung Ausbildung
Berufsgenossenschaft Holz und Metall
BGHM

** Ständiger Gast

**DVR-Vorstandsausschuss
Verkehrstechnik**

Vorsitzender

Jürgen Menge

Ministerialrat
Ministerium des Innern, für Sport und
Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz

Stellvertretender Vorsitzender

Jörg Ortlepp

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

Ausschussreferent

DVR-Geschäftsstelle
Dr. rer. soc. **Detlev Lipphard**
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

Prof. Dr.-Ing. **Jürgen Brauckmann**

Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V.

Rudolf Broer

Geschäftsführer
RTB GmbH & Co. KG

Dr. **Timo Czech**

Manager Public- and Government Relations
Hauptabteilung Verkehrssicherheit – Traffic
Safety & Security Division
3M Deutschland GmbH

Michael Fischer

Berufsgenossenschaft für Transport und
Verkehrswirtschaft – BG Verkehr

Oliver Fischer

Dipl.-Ing.
Koordinator
Präventionsfeld Verkehrssicherheit
VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung

Thomas Förster

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr

Sebastian Foethke

Autobahn Tank & Rast Holding GmbH

Joachim General

Dipl.-Ing.
Verband der Motorjournalisten
(General Marketing Consulting) – VdM

Carsten Hansen

Deutscher Städte- und Gemeindebund
(DSfGB)

Dr. Christoph Hecht

Interessenvertretung Verkehr
ADAC e.V.

Wilhelm Hörmann

Bundesgeschäftsstelle
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
ADFC

Wulf Hoffmann

Deutsche Polizeigewerkschaft – DPoG

Michaela Hopf

Betriebssicherheit und Notfallmanagement
DB AG

Dr. rer. nat. Sandra Jacobi **

Oberregierungsrätin
Referat V3 - Umweltschutz
Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST

Matthias Knobloch

M.A.
Abteilungsleiter Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro
ACE Auto Club Europa e.V.

Bernhard Knoop

Abteilung Verkehr & Technik
ADAC Mittelrhein e.V.

Holger Kunz

Projects Economy & Transportation
External Affairs
Daimler AG

Gerd Lottsiepen

Verkehrspolitischer Sprecher
Verkehrsclub Deutschland e.V. – VCD

Ulrich Malburg

Dipl.-Ing.
Ministerialrat
Referatsleiter Verkehrssicherheit
Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung
und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Winfried Müller

Deutscher Jagdverband e.V.

David Nosé

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

Gerhard Scholl

Dipl.-Ing.
Ministerialrat
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des
Landes Baden-Württemberg

Dr. Volker Schott

Verband der Automobilindustrie – VDA

Benno Schrief

Dipl.-Betriebswirt
Leiter Strategischer Vertrieb
Deutschland - Österreich - Schweiz
JENOPTIK Robot GmbH

Hans-Werner Schwarz

Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.

Manfred Silvanus **

Dipl.-Ing.
Baudirektor
Leiter des Referats StB11
Dienststelle Bonn
Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur – BMVI

Werner Sporleder

Vorstandsvorsitzender
Verkehrssicherungszentrum
B.A.S Verkehrstechnik AG

Prof. Dr. Gunter Zimmermeyer

Vizepräsident
Deutsche Verkehrswacht e.V. – DVW

* alternierend

** Ständiger Gast

DVR-Vorstandsausschuss Verkehrsmedizin

Vorsitzender

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

Stellvertretender Vorsitzender

Dr. **Uli Schmucker**
AUC – Akademie der Unfallchirurgie GmbH

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

Sylke Bub

Verlag Heinrich Vogel
Springer Fachmedien München GmbH

Prof. Dr. Thomas Daldrup

Bund gegen Alkohol und Drogen im
Straßenverkehr e.V. – B.A.D.S.

PD Dr. med. Andrea Dettling

Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e.V.

Klaus Dietrich

Björn Steiger Stiftung

Frank Drescher

Leiter Rettungsdienste Bayern/Thüringen
Malteser Hilfsdienst gemeinnützige GmbH

Werner Hartmann

Vizepräsident
Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V.

Dr. med. Wolfram Hell

Institut für Rechtsmedizin
Ludwig-Maximilians-Universität München

Dr. Manuela Huetten

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VDV

Dr. med. Gerhard Kraus

Fachgebietsleiter Arbeitsmedizin,
Umweltmedizin
Berufsgenossenschaft Energie Textil
Elektro Medienerzeugnisse – BG ETEM

Peter Kunert

Unfallkasse Sachsen-Anhalt

Dr. Ing. Axel Malczyk

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

Dr. med. Georg Meyer

B.A.D. Gesundheitsvorsorge und
Sicherheitstechnik GmbH

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. **Siegfried Sandner**
Internationale Angelegenheiten
Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst
und Wohlfahrtspflege – BGW

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

Dr. med. **Almut Schönermarck**
Fachreferentin Verkehrsmedizin
ADAC e.V.

Prof. Dr. med. **Johannes Sturm****
Deutsche Gesellschaft für Unfallchirurgie –
DGU

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

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

* alternierende Teilnahme

** Ständiger Gast

Geschäftsführung und Geschäftsbereiche

Geschäftsführung

Christian Kellner
Dipl.-Päd.
Hauptgeschäftsführer

Ute Hammer
Dipl.-Psych.
Geschäftsführerin

Politik, Recht und Presse

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

Heiko Hilken
Politologe M.A.
Referent Public Affairs
Hauptstadtbüro Berlin

Jacqueline Lacroix
Dipl.-Geographin
Referatsleiterin Europa und Verkehrsmedizin

Sven Rademacher
Politologe M.A.
Referatsleiter Presse und Pressesprecher
Chefredakteur „DVR-report“

Öffentlichkeitsarbeit

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 Marketing
Unfallprävention Wege und Dienstwege

Andreas Bergmeier
Dipl.-Päd.
Referatsleiter Kinder und Jugendliche

Jacqueline Lacroix
Dipl.-Geographin
Referatsleiterin Europa und Verkehrsmedizin

Jochen Lau
Dipl.-Päd.
Referatsleiter Unfallprävention-
Wege und Dienstwege

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

Kay Schulte
Schulpädagoge
Referatsleiter Erwachsene Verkehrsteilnehmer
Referent Aus- und Weiterbildung
Unfallprävention Wege und Dienstwege
Hauptstadtbüro Berlin

Technik

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

Welf Stankowitz
Dipl.-Ökonom
Referatsleiter Fahrzeugtechnik

Personal & Zentrale Dienste

Barbara Gillissen
Ass. jur.
Referatsleiterin Personal und Zentrale Dienste

Haushalt und Finanzen

Anna Pauli
Dipl.-Betriebswirtin
Referatsleiterin Haushalt und Finanzen

Hauptstadtbüro Berlin

Jägerstraße 67-69
10117 Berlin

Angeschlossene Gesellschaften

Gesellschaft für Weiterbildung und
Medienkonzeption mbH – GWM
Auguststraße 29
53229 Bonn

Verkehrssicherheits-, Werbe- und
Vertriebs GmbH – VWV
Auguststraße 29
53229 Bonn

Michael Heß
Dipl.-Päd.
Geschäftsführer GWM und VWV

A

AachenMünchener Versicherung AG
AachenMünchener-Platz 1
52064 Aachen

ACE Auto Club Europa e.V.
Schmidener Straße 227
70374 Stuttgart

ACE Wirtschaftsdienst GmbH
Schmidener Straße 227
70374 Stuttgart

ACV Automobil-Club Verkehr
Bundesrepublik Deutschland
Theodor-Heuss-Ring 19-21
50668 Köln

ADAC - Allgemeiner Deutscher Automobil
Club e.V.
Hansastraße 19
80686 München

ADAC Hansa e.V.
Amsinckstraße 39/41
20097 Hamburg

ADAC Hessen-Thüringen e.V.
lyoner Straße 22
60528 Frankfurt

ADAC Mittelrhein e.V.
Viktoriastraße 15
56068 Koblenz

ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e.V.
Lübecker Straße 17
30880 Laatzen

ADAC Nordbaden e.V.
Steinhäuserstraße 22
76135 Karlsruhe

ADAC Pfalz e.V.
Europastraße 1
67433 Neustadt

ADAC Saarland e.V.
Untertürkheimer Straße 39-41
66117 Saarbrücken

ADAC Südbaden e.V.
Am Karlsplatz 1
79098 Freiburg

ADAC Württemberg e.V.
Am Neckartor 2
70190 Stuttgart

ADAC-Verkehrssicherheitskreis Bayern e.V.
Äußere Sulzbacher Straße 98
90491 Nürnberg

ADAC-Verkehrssicherheitskreis
Nordrhein-Westfalen e.V.
Luxemburger Straße 169
50939 Köln

ADAC-Verkehrssicherheitskreis
Schleswig-Holstein e.V.
Saarbrückenstraße 54
24114 Kiel

ADFC - Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club e.V.
Friedrichstraße 200
10117 Berlin

Allianz Deutschland AG
Dieselstraße 6
85774 Unterföhring

Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
10117 Berlin

AOK-Bundesverband GbR
Rosenthaler Straße 31
10178 Berlin

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen
„Kavalier der Straße“ im DVR e.V.
Postfach 330746
80067 München

ARCD - Auto- und Reiseclub Deutschland
Oberntiefer Straße 20
91438 Bad Windsheim

ARCD Verkehrssicherheits GmbH
Oberntiefer Straße 20
91438 Bad Windsheim

Audi AG
Abteilung I/EK-5
85045 Ingolstadt

Audimax GmbH
Bildung & Events
Pastor-Niemöller-Platz 12
13156 Berlin

auto, motor und sport Driving Center
Groß Dölln GmbH
Zum Flugplatz
17268 Templin OT Groß Dölln

auto, motor und sport Fahrsicherheitszentrum
am Nürburgring GmbH & Co. KG
An der B 258
53520 Nürburg/Eifel

Autobahn Tank & Rast GmbH
Andreas-Hermes-Straße 7-9
53175 Bonn

Autostadt GmbH
Stadtbrücke
38440 Wolfsburg

AvD - Automobilclub von Deutschland e.V.
lyoner Straße 16
60528 Frankfurt

B

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

Bahn-BKK Netzwerk Gesundheit
Franklinstraße 54
60486 Frankfurt

BASF SE
GUS/W Personen- und
Veranstaltungsschutz
67056 Ludwigshafen

Bayerische Motoren-Werke AG
Petuelring 130
80788 München

Berufsbildungszentrum für den Straßenverkehr
GmbH - BBZ
Gerhart-Hauptmann-Straße 2
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 Gesundheitsdienst
und Wohlfahrtspflege - BGW
Pappelallee 35-37
22089 Hamburg

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

Berufsgenossenschaft für Transport und
Verkehrswirtschaft - BG VERKEHR
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg

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

Berufsgenossenschaft Nahrungsmittel
und Gastgewerbe - BGN
Dynamostraße 7-11
68165 Mannheim

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

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

Biker Union e.V.
Fuchstanzweg 19
65760 Eschborn

Björn Steiger Stiftung
Stiftung bürgerlichen Rechts
Petristraße 12
71364 Winnenden

Robert Bosch GmbH
Postfach 106050
70049 Stuttgart

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

Bundesanstalt Technisches Hilfswerk
Provinzialstraße 93
53127 Bonn

Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrer-
Ausbildungsstätten e.V. – BAGFA
Münsterstraße 241
40470 Düsseldorf

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

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

Bundeselternrat
Geschäftsstelle
Bernauer Straße 100
16515 Oranienburg

Bundesländer:

◆ Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Hauptstädter Straße 67
70178 Stuttgart

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

◆ Berlin
Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und Umwelt
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 und Sport
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 Landesentwicklung
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

◆ Mecklenburg-Vorpommern
Ministerium für Energie, Infrastruktur und
Landesentwicklung
Schlossstraße 6-8
19053 Schwerin

◆ Niedersachsen
Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr
Friedrichswall 1
30159 Hannover

◆ Nordrhein-Westfalen
Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf

◆ Rheinland-Pfalz
Ministerium des Innern, für Sport
und Infrastruktur
Schillerplatz 3-5
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, Arbeit, Verkehr
und Technologie
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 Sachverständigen für das
Kraftfahrzeugwesen e.V. – BVSK
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 (BGL) e.V.
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

Car-Pro Akademie GmbH/
Verkehrsfachschule Fahrschule Bayer
Schlesische Straße 5
02828 Görlitz

Continental AG
Büttnerstraße 25
30165 Hannover

D

Daimler AG
Mercedes Straße 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
Unfallchirurgie e.V. - DGU
Straße des 17. Juni 106-108
10623 Berlin

Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.
c/o Institut für Rechtsmedizin
der Universität Ulm
Prittowitzstraße 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
DPoG
Bundesleitung
Friedrichstraße 169/170
10117 Berlin

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

Deutsche Verkehrswacht e.V. - DWW
Budapester Straße 31
10787 Berlin

Deutsche Verkehrswissenschaftliche
Gesellschaft e.V. - DVWVG
Agricolastraße 25
10555 Berlin

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

Deutscher Jagdverband e.V. - DJV
Friedrichstraße 185/186
10117 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
Gereonstraße 18-32
50670 Köln

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

3M Deutschland GmbH
Carl-Schurz-Straße 1
41460 Neuss

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

E

ECCLESIA Versicherungsdienst GmbH
Klingenbergstraße 4
32758 Detmold

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

Eugen-Otto-Butz-Stiftung
Krabbenburg 3
40723 Hilden

Europäischer Verein für Unfallforschung
und Unfallanalyse e.V. - EVU
Ländergruppe Deutschland
Am Flugplatz 4
23560 Lübeck

EvoBus GmbH
Vaihinger Straße 131
70546 Stuttgart

F

Fahrlehrerversicherung Verein a. G.
Mittlerer Pfad 5
70499 Stuttgart

Fahrschule und Sicherheitstraining
Bodensee Wiener
Charlottenstraße 49
88045 Friedrichshafen

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

Fahrwelt GmbH
Aufeldstraße 1
A - 5274 Burgkirchen

FAZ Fahrtechnik und Ausbildungszentrum
GmbH/TFR Fahrtechnik Akademie GmbH
Straße zur Försterei
15806 Zossen OT Kallinchen

Feuerwehr-Unfallkasse Niedersachsen - FUK
Bertastraße 5
30159 Hannover

forum fahrsicherheit - LGVF
Oderstraße 6
49509 Recke

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

Fraport AG
Frankfurt Airport
60547 Frankfurt

FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH
Wintergartenstraße 4
01307 Dresden

G

Generali Versicherung AG
Adenauerring 7
81737 München

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

Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.
Kurfürstenstraße 129
10785 Berlin

HDI Direkt Versicherung AG
Im Hause der Talanx AG
Riethorst 2
30659 Hannover

Heiko Rödel GbR
Rothleitener Weg 30
95180 Berg

HUK-Coburg
Bahnhofplatz
96450 Coburg

I

Industrieverband Straßenausstattung 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

Kath. Auslandssekretariat
Kath. Ref. f. Verkehrsfragen d. Deutschen
Bischöfkonferenz
Kaiserstraße 161
53113 Bonn

Kommunale Unfallversicherung Bayern - KUVB
Ungererstraße 71
80805 München

Krafffahrzeug-Überwachungsorganisation
freiberuflicher Kfz-Sachverständiger 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

Logistikkommando der Bundeswehr
Militärisches Krafffahrwesen
Hardter Straße 9
41179 Mönchengladbach

M

Malteser Hilfsdienst e.V.
Kalker Hauptstraße 22-24
51103 Köln

MAN SE
Dachauer Straße 667
80995 München

Maxtower GbR
In de Stroot 3
21640 Neuenkirchen

Mecklenburgische Versicherungsgruppe
Platz der Mecklenburgischen 1
30625 Hannover

Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA
Michelinstraße 4
76185 Karlsruhe

Motorpark am Wiehen GmbH
Berliner Straße 29
32361 Preußisch Oldendorf

Motor Presse Club e.V. - MPC
Im Mühlgarten 6
63589 Linsengericht

Motorsport Events
Tommy Strohmayer GmbH
Talhausstraße 4
68766 Hockenheim

O

Österreichischer Automobil-, Motorrad-
und Touring Club - ÖAMTC
Generalsekretariat
Schubertring 1-3
A-1010 Wien

ADAM OPEL AG
65423 Rüsselsheim

P

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

R

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

R+V Allgemeine Versicherungen AG
Taunusstraße 1
65193 Wiesbaden

S

Saarland Versicherungen
Mainzer Straße 32-34
66111 Saarbrücken

Schweizerischer Verkehrssicherheitsrat VSR
Effingerstraße 8
CH-3001 Bern

SIGNAL IDUNA Gruppe
Joseph-Scherer-Straße 3
44139 Dortmund

Spitzenverband der landwirtschaftlichen
Sozialversicherung
Weißensteinstraße 70-72
34131 Kassel

SVG Bundes-Zentralgenossenschaft
Straßenverkehr eG
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt

T

Thüringer Fahrsicherheitszentrum GmbH
Am Ofenstein 26
99817 Eisenach

TOTAL Deutschland GmbH
Jean-Monnet-Straße 2
10557 Berlin

TOYOTA Deutschland GmbH
Toyota-Allee 2
50420 Köln

TÜV Rheinland Akademie GmbH
Alboinstraße 56
12103 Berlin

U

under control
Motorrad Fahrertraining
Mallertshofener Straße 36c
85716 Unterschleißheim

Unfallkasse Baden-Württemberg - UKBW
Augsburger Straße 700
70329 Stuttgart

Unfallkasse Berlin
Culemeyerstraße 2
12277 Berlin

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

Unfallkasse Nord - UK Nord
Seekoppelweg 5a
24113 Kiel

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

Unfallkasse Post und Telekom - UK PT
Europaplatz 2
72072 Tübingen

Unfallkasse Rheinland-Pfalz - UK RLP
Orensteinstraße 10
56626 Andernach

Unfallkasse Saarland - UKS
Beethovenstraße 41
66125 Saarbrücken

Unfallkasse Sachsen-Anhalt
Käseperstraße 31
39261 Zerbst/Anhalt

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

Vattenfall GmbH
Chausseestraße 23
10115 Berlin

VBZ Nord GmbH
Verkehrs- und Berufsbildendes Zentrum
Hildesheimer Straße 223
30519 Hannover

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
Neidlinger Straße 51
73760 Ostfildern-Kemnat

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

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VDV
Kamekestraße 37-39
50672 Köln

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

ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Paula-Thiede-Ufer 10
10179 Berlin

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

Vereinigte Hannoversche Versicherung a.G.
VHV-Platz 1
30177 Hannover

Verkehrsbildungsgesellschaft mbH
VBG Ennepe-Ruhr
Ambrosius-Brand-Straße 16
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
Deelbögenkamp 4
22297 Hamburg

VGH Versicherungsgruppe Hannover
Schiffgraben 4
30140 Hannover

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

Zurich Beteiligungs-AG (Deutschland)
Solmstrasse 27-37
60486 Frankfurt

DVR-Haushaltsübersicht

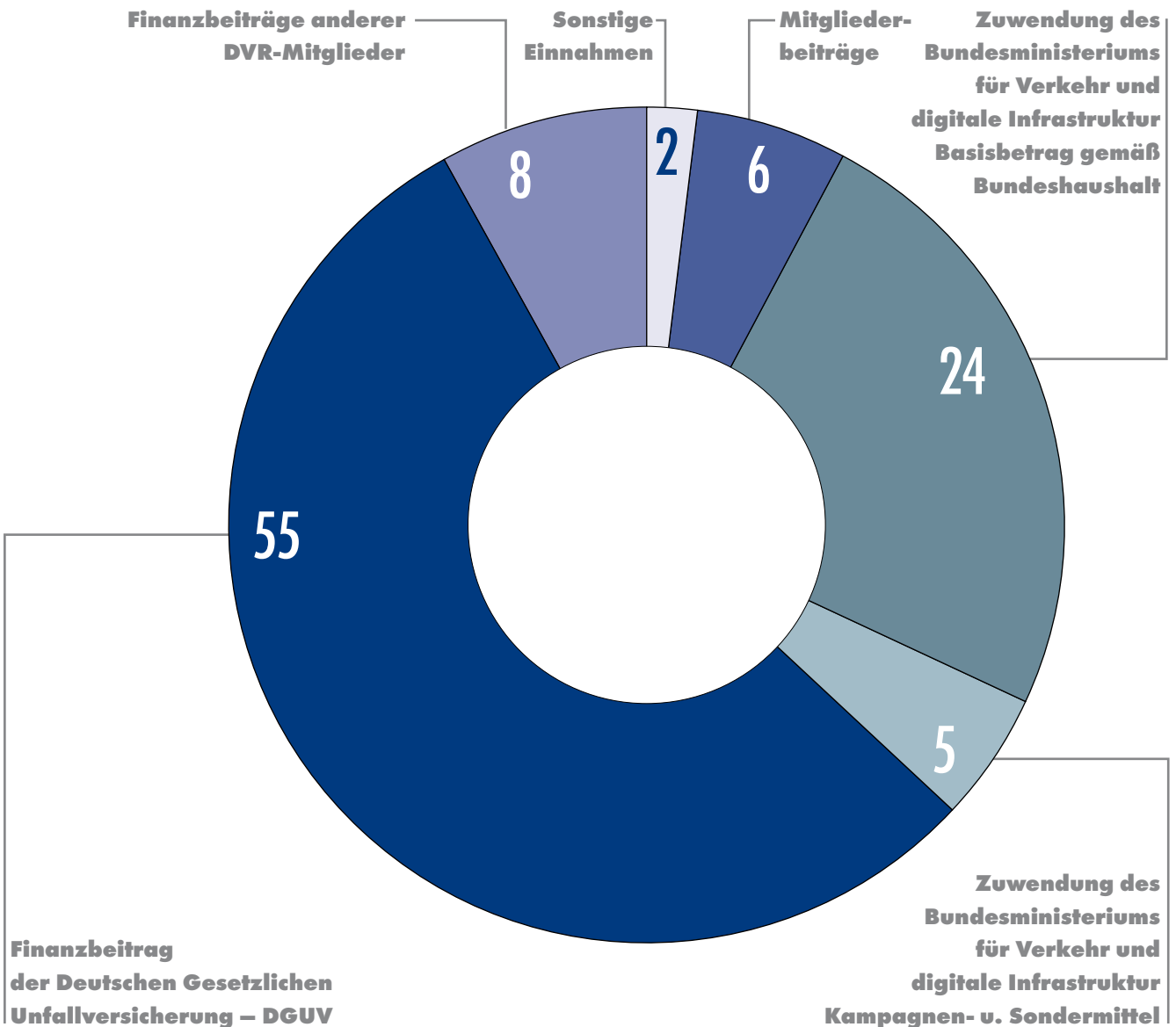
Einnahmen 2014

Mitgliederbeiträge	702.175,00 €
Zuwendung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Basisbetrag gemäß Bundeshaushalt	2.977.954,00 €
Zuwendung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Kampagnen- u. Sondermittel	584.891,00 €
Finanzbeitrag der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung – DGUV	6.784.158,00 €
Finanzbeiträge anderer DVR-Mitglieder	1.020.787,00 €
Sonstige Einnahmen	199.447,00 €
insgesamt	12.269.412,00 €

Ausgaben 2014

Arbeitsprogramm einschließlich Referatskosten	11.193.093,00 €
Zuwendung an andere	15.000,00 €
Verwaltung	1.061.319,00 €
insgesamt	12.269.412,00 €

Einnahmen 2014 in Prozent



§ 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 Mitglieder-versammlung 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 Beschlussfähigkeit 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 Vorstands Ausschüsse, ihrer Vorsitzenden und ihrer Mitglieder;

f) die Entscheidung über die Empfehlungen der Vorstands Ausschüsse, 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 Vorstands Ausschüsse, 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 Vorstands Ausschüsse

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 Vorstands Ausschüsse, die nach Bedarf zu ihrer Beratung sachverständige Persönlichkeiten hinzuziehen können.
2. Die Vorstands Ausschüsse dienen dazu, besondere fachliche Expertise bereit zu stellen.
3. Die Vorstands Ausschüsse geben sich eine Geschäftsordnung, die der Zustimmung des Vorstands bedarf.
4. Die Vorsitzenden der Vorstands Ausschüsse 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.



Einer ist abgelenkt, vier sterben

**RUNTER
VOM GAS**

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

DVR
Deutscher Verkehrsrat

UK.BG
Ungarische Verkehrsgemeinschaft



www.dvr.de