

European Road Safety Action Programme 2011-2020 Stakeholder Consultation ADAC additional comments and recommendations

Foreword by ADAC vice president for transport affairs Ulrich Klaus Becker

Road traffic keeps on growing. It is therefore no easy task to ensure that mobility is safe, eco-friendly and socially sustainable. It is a task which transport policy has to face and with it ADAC. ADAC has been taking up the challenge for decades at various levels. With its new Road Safety Paper, ADAC presents advanced principles on road safety to be valid over the next few years. The paper is a follow-up of the "Maintain Mobility with More Safety" brochure issued in 1997. It aims at describing the key fields of action for future road safety activities and outlines possible measures.

Road traffic – like society on the whole – is based on the social behaviour of all. Lack of attention while relying too much on technology ignores the fact that each individual is ultimately responsible. Those who do not respect other road users, particularly vulnerable road users, deny their responsibility. Speeding, tailgating and drink and drug driving are serious offenses that cannot be accepted. For this reason, ADAC demands in the interest of all road users to come up against traffic offenses with consequent enforcement.

Road safety as a collective task

We all have a share in the every-day performance of road safety – both through our driving behaviour when driving a car or riding a motorcycle or bicycle and as a pedestrian or public transport user. Those aware of their responsibility will act in a proactive and considerate manner and help prevent road accidents and human suffering.

ADAC road safety activities also focus on issues like the cost of mobility, climate and noise protection and air pollution. To maintain a mobility which is affordable, safe and eco-friendly and unimpeded by congestion, is a top priority task in the public domain. A comprehensive and successful transport policy is the basis for comfort and safety on our roads.

With its Road Safety Paper, ADAC calls on political decision-makers at the national and at European Union level to address the outlined areas of potential activity and to implement and support specific policies which go beyond road safety campaigns.

On the following pages, we have outlined the areas of road safety where we feel that the EU should play a strong role, complemented by our recommendations for EU action.

Ulrich Klaus Becker
ADAC Vice President Transport

1 Novice drivers

The facts

Nearly 30% of all passenger car occupants killed in an accident in Germany are from the age group 18 to 25 years which makes up only 8% of the total German population and holds no more than 11% of all driving licences for passenger cars.

There are various explanations: thoughtlessness, lack of risk perception and driving practice, overestimating the vehicle's technology or own driving skills – often coupled with aggressive behaviour – are among them as often as drink and drug driving. Every third drink-drive accident is caused by a young driver and the number of accidents which can be ascribed to the abuse of drugs is steadily increasing in this age group.

To reduce the special accident risk of this age group, the German federal states were allowed to introduce "Driving on a provisional license from age 17" based on a national legal framework. First evaluations proved the success of this scheme. In Lower Saxony, the pilot scheme participants committed some 20% less motoring offenses and caused about 30% fewer accidents than other drivers of the same age group.

Another important pre-emptive measure is the zero-alcohol rule introduced for provisional licence holders in 2007. The aim is to discourage young drivers right from the start from getting anywhere near the blood alcohol limit. This should result in a significant reduction of drink-drive accidents. ADAC explicitly welcomed and supported this legislative change.

ADAC activities

ADAC supports any measure helping to reduce the number of accidents among young novice drivers and therefore uses its regional clubs to promote the "Driving on a provisional licence" scheme. ADAC also encourages the pilot project "Second phase of driver training" and is actively involved in the implementation of practical driving exercises. Studies conducted in Austria show that relevant driving exercises can reduce the accident risk by approximately 25%. In addition, ADAC regional clubs provide road safety activities for this target group, e.g. driver safety training courses and membership in the ADAC guardian angel club.

ADAC demands

- Enhance the effect of responsible driving on a provisional licence by also instructing the accompanying person about his/her role and obligations.
- Mandatory driving exercises for novice drivers to be taken for a few months after obtaining the licence as in the pilot project "Second phase of driver training".
- Raise awareness of the consequences of alcohol and drug abuse during driver training and in the media.

2 Driver safety training

The facts

Today, motorists travelling on public roads must ensure a high level of attention, consideration for other road users and the proper command of their own vehicle. In view of the increasing traffic density, social driving and risk assessment skills will also have to be added to their road competence.

ADAC activities

For more than 30 years, ADAC has been Germany's largest and most competent provider of driver safety training for all vehicle classes. At its 60 state-of-the-art driver safety centres and sites, over two million motorists have been able to improve their driving skills and develop risk awareness in road traffic. Future offers range from a dedicated training course for novice drivers to the mandatory training of professional drivers in the personal and commercial transport section. To make long-term road users aware of the risks involved in road traffic is a major challenge. The offers are being enhanced by special programmes for physicians and drivers of emergency supply and rescue vehicles.

ADAC strongly recommends

- Driver safety training must be integrated in the training of novice drivers.
- The professional driver qualification for lorry and bus drivers must be improved and accompanying exercises become mandatory.
- Training organisations must be accepted across Germany and according to clearly defined criteria.
- All motorists should regularly attend driver safety training courses to practice how to handle risks and hazards in road traffic.

3 Man and medicine

3.1 Driver tiredness

The facts

Lack of attention is the most common cause for road accidents. Microsleep accounts for a quarter of all fatal accidents on motorways. Not enough is done to prevent this cause of accident considering that the number of severe accidents caused by fatigue is much higher than drink-drive accidents. Moreover, such accidents do not only occur at night as is generally believed but also during the day. 24 hours without a wink of sleep corresponds to the effect of approximately 100mg of alcohol in the blood.

Sleep apnoea which is especially common among professional drivers above the age of 50 is one of the reasons for these accidents. Its symptoms are not yet generally recognised for a systematic medical diagnosis.

More recent attempts to deal with the risk of sleep-driving incidents involved in-car safety systems and road infrastructure measures. The latter comprises a suitable and non-monotonous road design in addition to picnic areas and rumble strips on motorways.

Picnic or service areas with a sufficient number of parking spaces will help to minimise the tedious search for parking facilities and enable drivers to comply with the rest periods. According to recent findings of the Federal Highway Research Institute, milled-in rumble strips are very efficient in terms of accident avoidance and cost-benefit calculations. It is therefore not surprising that they are much more common in other countries (e.g. US, UK, Spain) not least because the cost involved is relatively low (5,900.00 Euros per kilometre and a service life corresponding to that of road surfaces).

ADAC activities

ADAC engages in awareness-raising activities and stands up for its members' interests using all kinds of media. In addition to its *ADACmotorwelt* member magazine and information material such as flyers and brochures, ADAC initiatives include press releases and other contributions in educational media and at medical symposia. The necessary basis for this is ADAC's cooperation in the development of directives and policies and its organisation of discussions with experts such as the ADAC medical advisory board for medical issues.

ADAC recommends

- More information and awareness-raising about the risk of driver tiredness underestimated so far.
- The design of roads and surrounding spaces must prevent fatigue caused by monotony.
- Increase rumble markings on motorways.
- Provide a sufficient number of picnic/service areas equipped with modern facilities for lorry drivers.
- Introduce electronic emergency brake assist and lane departure warning systems in HGV.
- Develop new on-board fatigue warning devices.

3 Man and medicine

3.2 Alcohol, drugs, medicine

The facts

They are a problem when taken on their own, but when taken together their effect may be lethal – alcohol, drugs and medicines.

Some 11 million people in Germany consume too much or are addicted to alcohol. Too often, consuming alcoholic drinks at private or work parties finds social acceptance and driving after just a small drink is generally tolerated. The consequences are severe. Many drivers are not aware that alcohol works from the first sip and considerably impairs your driving ability.

The same applies to the consumption of illegal drugs and drug cocktails, which present an enormous and usually underestimated risk in road traffic. There is an alarming increase of drug-related road accidents and this does not include the high number of unreported incidents. Some 600,000 mostly young people use cannabis or are addicted to the drug, another 200,000 are addicted to opiates, cocaine, amphetamines and hallucinogens.

A considerable amount of widely-used medicines has the same effect as drugs and can also impair driver safety. Especially first-time treatment or dose adjustment may have adverse effects. Doctors often fail to inform their patients that their driving ability may be affected.

To point out the package insert is not enough. Moreover, the German government assumes that in 2008, more than 1.4 million citizens were addicted to prescription drugs.

ADAC activities

On the basis of different media (ADAC*motorwelt*, brochures, Internet), ADAC informs and advises motorists and their families about the effects and risks of drink and drug driving. The ADAC medical advisory board with its reputable experts from all areas of medicine is an important partner and its recommendations affect our daily work. ADAC supports awareness-raising activities at schools and discos. Their message is that responsible road users stay clear of alcohol and drugs.

ADAC recommends

- Increase awareness-raising initiatives about drink and drug driving.
- Stringent alcohol and drug enforcement including screening for multiple-substance abuse (e.g. drug test following positive alcohol test).
- Agree relevant limits and screening methods for modern drugs.
- Better information and advice from doctors concerning the fitness to drive when under the influence of a drug. This requires improved medical training on issues of traffic medicine.

4 Passenger car and motorcycle safety

4.1 Driver assistance systems

The facts

The development of driver assistance systems has not only created additional comfort but it has also clearly improved road safety.

The most positive examples are driving stability devices such as ESP®¹. They help to prevent two thirds of severe skidding accidents thus closing an important gap in passive road safety which concentrates on reducing the consequences of an accident. According to ADAC calculations, there would be at least 525 less people dying on German roads every year if vehicles were standard-fitted with such systems.

However, in 2007 only 46% of new vehicles were fitted with a stability control system in the EU.

No more than 15% to 30% of city cars and superminis, mostly driven by young people with little driving experience, are equipped with these systems. The EU has meanwhile reacted: since the voluntary commitment from industry failed to meet the expectations placed in the problematic target group of smaller cars and light commercial vehicles, all new vehicle models must come with a stability control system from 2011.

ADAC activities

ADAC represents consumer interests before vehicle manufacturers and lawmakers. We monitor and scrutinise the further development of driver assistance technology and also prepare and examine proposals. For many years, ADAC has promoted the stability control system as a standard fit for every vehicle.

ADAC recommends

- Pass regulation for the introduction of stability control systems at EU level in the near future.
- Provide relevant information for drivers.
- Provide easy-to-use driver assistance systems and comprehensible instructions.
- Ensure high reliability.
- Preclude paternalism or limited freedom of choice.
- Make electronic spare parts available also outside the production cycle.

¹ *Electronic Stability Programme*

4.2 Occupant safety and protection

ADAC activities

To improve occupant safety, ADAC has conducted crash tests for over 20 years. We publish awareness-raising material (e.g. about child seats, proper occupant restraint systems) and organise workshops with experts. In addition to continuously enhancing existing test procedures and assessment criteria, ADAC develops its own test procedures and parameters within the scope of its consumer protection activities.

ADAC recommends

- Improve car-to-car compatibility and passive vehicle safety.
- Raise awareness on occupant safety and protection.
- State-of-the-art systems (e.g. rear seat sensors, improved head rests) for all passenger cars to increase seatbelt wearing rates and occupant safety.
- Install improved airbag systems (out-of-position sensor) in all vehicles.

4.3 Pedestrian and cyclist protection

The facts

While occupant protection is an obvious priority for car manufacturers, they must also be aware of vulnerable road users. As it is, more than 1,100 pedestrians and cyclists die in car collisions on Germany's roads each year. As a consequence, passenger cars and commercial vehicles must be designed to ensure good all-round visibility for the drivers. Vehicle designers need to incorporate crumple zones in the front area (bumpers, bonnet, windscreen). They must aim to reduce the injury potential of vehicle front structures and optimise the vehicle geometry to mitigate the severity of accidents.

State-of-the-art active safety systems such as automatic braking in an imminent collision or pop-up bonnets providing a softer landing space have the potential of improving pedestrian and cyclist protection.

Lawmakers have become aware that pedestrian protection is a significant issue. New vehicle models (up to a gross vehicle weight of 2.5t) are now required to undergo pedestrian crash testing before licensing. However, the test requirements are still below the level of consumer protection tests and do not apply to the entire vehicle front. Another point of concern is that specific types of vehicles (such as off-road vehicles) often weighing more than 2.5t are exempt from this requirement, even though in view of their shape they are particularly dangerous for pedestrians and cyclists.

ADAC activities

Within the scope of its consumer protection activities, ADAC conducts both its own pedestrian protection testing and tests new passenger car models for the Euro NCAP programme. It is our major achievement that passenger cars now only receive the maximum five star score for vehicle safety, if they achieve good results in the pedestrian protection category.

Also, all-round visibility is a criterion in the ADAC vehicle tests covering more than 170 vehicles per year. The testers assess the vehicles' visibility – which is an important aspect of active safety.

ADAC recommends

- Application of the mandatory pedestrian protection standards to all passenger cars including off-road vehicles.
- Development of active systems such as proximity detection with emergency braking functionality or pop-up bonnets for passenger cars.
- Optimisation of passenger car fronts in terms of stiffness and geometry.
- Improvement of field of vision (A pillar geometry).

4.4 Motorcycle safety

The facts

Passion for motorcycling is running high – and so is the number of casualties. While in Germany the number of road deaths has continued on a steady decline, the death toll among motorcyclists has been stagnating at a high level of more than 800 deaths per year. A look at the average annual mileage may shed light on the potential causes.

ADAC recommends

- Road respect must be the rule number one! Passenger cars and motorcyclists need to pay more attention to each other.
- ABS as standard fit for all motorcycles.
- Regular spring checks of bike and equipment, as well as safety training.
- Retrofit more vehicles with underrun protection bumpers.
- Improve signposting on dangerous roads.
- Promptly repair road damage.
- Perform safety checks of popular cycling routes (including implementation of measures).

5 HGV safety

5.1 Driver assistance systems

The facts

Many HGV accidents have serious consequences, especially for the motorists, cyclists and pedestrians involved. It is no surprise that in 2007, nearly 1,100 people were killed in more than 36,000 HGV accidents with personal injury.

The main accident causes include insufficient following distance and uncontrolled lane departure. Using anti-collision radar technology (ACC) with automatic emergency braking functionality or lane assistance systems (LDW – Lane Departure Warning) with automatic steering correction could significantly reduce the number of HGV accidents.

ADAC recommends

- Anti-collision radar technology with automatic emergency braking functionality, lane assistance systems and electronic stability programmes as standard fit for all HGV.
- Promote the development of such systems improving, for instance, the detection of stationary obstacles.

5.2 XXL-Trucks

The facts

The mainstream “higher – further – faster” motto does not stop short of long-distance road haulage. Interest groups are repeating their plea for raising the maximum length and weight limits for HGV to 25.25m and 60t respectively. Under the German Road Traffic Licensing Regulation (StVZO) and EU Directive 96/53/EC, the current limits on German roads are 18.75m and 40t.

In a study, the German Federal Highway Research Institute (BAST) voiced its concerns that oversize trucks will seriously impact traffic and road infrastructure, and significantly compromise road safety (e.g. longer overtaking, higher impact energy in collisions, delays in clearing intersections and level crossings).

In a ADAC member survey, 75% of those questioned were against allowing XXL trucks. In October 2007, the German Conference of Transport Ministers resolved to refrain from increasing HGV weights and lengths to 25.25m and up to 60t respectively on German roads.

ADAC activities

ADAC is closely liaising with experts, jointly developing guidelines to safeguard and improve road safety in the interest of its members. Media such as the *ADACmotorwelt* member magazine, brochures and press releases are used to seek maximum publicity. The aim is to prevent the nation-wide introduction of longer and heavier commercial vehicles in Germany for the sake of road safety and to preserve the road infrastructure.

ADAC demands

- Not to permit oversize HGV for reasons of road safety and the significant impact on bridges and roads.
- The EU should respect the increasing opposition in many Member States and stop encouraging the nation-wide introduction of XXL vehicles.

5.3 Rear underrun protection

The facts

The size and power-to-weight ratios between HGV and passenger cars could not be greater. Official accident statistics suggest that in the event of a collision, the risk of fatal injury is three times as high as in an accident between two passenger cars.

Main problem: the rear underrun protection does not withstand the dynamic loading from impacting cars which, as a result, underrun the HGV sufficiently to risk damage to the passenger compartment. Improving rear underrun protection could prevent up to 50% of fatal or serious injuries in rear-end car-to-truck collisions. The legislative basis for type-approval of rear underrun protection systems was amended in 2007 (2006/20/EC).

ADAC activities

ADAC conducted a number of crash tests to verify the impact of EU Directive on the severity of accidents. The tests demonstrated that even rear underrun protection systems complying with the latest EU requirements are not suited to prevent life-threatening injuries to car passengers. Impacting passenger cars slide far under the HGV which results in the complete destruction of the front cabin and even affects the rear doors. The reinforced underrun protection with a reduced ground clearance as suggested by ADAC proved capable of absorbing the energy of the impacting vehicle and ensuring the proper functioning of the car's crush zone elements. There was no contact between the trailer frame and the passenger compartment.

ADAC suggests

- Amend Directive 2006/20/EC to take account of the aspects below:
 - > Raise the static test loads for the type approval of underrun protection systems.
 - > The underrun protection should be mounted as closely as possible to the back of the trailer.
 - > Reduce the permitted ground clearance to less than 55cm.
 - > Objects or tools mounted to the rear of HGV, e.g. fork-lift or hoisting cranes should be covered by the rear underrun protection structure.
- Improve HGV visibility at night by using retro-reflective stickers or suitable lighting.

6 Extra-urban roads

6.1 ADAC road assessment/EuroRAP

The facts

More than a quarter of all fatal road accidents in Germany are caused by driver errors and result in collision with fixed objects, often trees.

In addition to safer vehicles and better trained drivers, improving the passive safety of roads for instance, by installing road restraint systems such as crash cushions, carries considerable potential of reducing the severity of accidents. Safe road and roadside design may provide a major contribution to achieving the objective of reducing road deaths in Europe by at least 50% by 2010.

ADAC activities

In 2001, ADAC and other European automobile clubs and national road construction authorities launched the European Road Assessment Programme (EuroRAP) to assess the safety of the roads and raise road safety awareness. The programme identifies a road's accident risk by systematically analysing actual crash rates and evaluating the road's safety equipment and layout in road inspections. By publishing risk maps, the programme increases road user awareness of dangerous road sections, and assists road authorities in identifying the potential for improvement.

Since 2004, ADAC has investigated 6,550km of motorways and 11,250km of federal trunk roads and extra-urban roads. The results are being published regularly in the *ADACmotorwelt* member magazine and EuroRAP publications. Furthermore, ADAC and its international partners are in the process of preparing a European Road Safety Atlas by 2011.

ADAC demands

- Regularly investigate road network safety nation-wide in compliance with ESN² 2003 or the EuroRAP Risk Rate Mapping methodology in cooperation with the relevant road authority. Identify and remedy accident black spots.
- Urgently implement and apply the RPS³ protocol nation-wide to the existing road network.
- Perform planning audits pursuant to ESAS⁴ 2002 to ensure that road construction and extension projects are in line with the current road safety standards. Successively implement operating audits of the existing road network.

² "Guidelines for Safety Analysis of Road Networks" published by the German Road and Transportation Research Association FGSV e.V.,

³ "Guidelines for Passive Protection with Road Restraint Systems" published by the German Road and Transportation Research Association FGSV e.V.

⁴ "Recommendations for Road Safety Audits" published by the German Road and Transportation Research Association FGSV e.V.

6.2 Traffic control systems

The facts

Congestion is not a time and money problem alone. Traffic jams also increase the risk of accidents and worsen pollution. While carbon dioxide and nitrogen oxide emissions double in congested traffic, particulate matter levels quadruple while the output of hydro carbons is as much as five times as high.

Traffic control systems on motorways alert motorists to congestion and/or emergencies and can be used to divert traffic onto suitable alternative routes, if necessary. Reducing the speed on the motorway or diverting traffic in time helps prevent a breakdown of the traffic flow and prevents traffic jams from building up, cutting congestion even by 30%. The homogeneous traffic flow can increase the traffic throughput by up to 10%, or even by 25% when using a hard shoulder running scheme, while travel times are reduced by 20%. In addition, advance warnings on variable message signs cut the number of severe accidents by 30%.

Another plus: Depending on which lane motorists travel in, only 30% to 70% observe static signposting on motorways. However, the acceptance of dynamic speed control is between 80% and 100%.

ADAC activities

ADAC monitors and engages in technical discussions on the use of state-of-the-art transport telematics. Promoting motorist education in publications on new transport technologies, ADAC raises the public understanding of such technologies and enhances the motorists' compliance with speed limits and safety warnings.

ADAC recommends

- Extend and modernise traffic control systems where warranted by capacity and safety requirements. This will also benefit the environment.
- Promote the extension and construction of trunk roads as required, since traffic control systems can only show their strengths where alternative routes are available which are able to cope with the additional traffic.
- Activate traffic control systems as warranted by the traffic situation. No speed limits should be imposed in light traffic conditions.

7 Automatic emergency call (eCall)

The facts

One major problem following road accidents is how to precisely locate the scene of the accident. More and more motorists use their mobile phones in preference to emergency roadside telephones (ERT). While the parties involved in an accident are often unable to specify their location, ERT automatically pinpoint the location of the caller.

eCall can be an efficient solution. GPS helps precisely locate the vehicle after severe accidents and eCall builds up an automatic connection with an emergency call centre – and this across Europe. This can cut response times by up to 50%, and prevent serious consequences in almost 15% of the cases, saving an estimated 2,500 lives in Europe each year. While technical solutions are ready to go into production, the main problem is that the emergency services in Europe have not yet finalised upgrading their infrastructure to the required state-of-the-art and no uniform system architecture is available throughout Europe. It is planned to standard-fit new vehicles with the pan-European on-board eCall system from the end of 2010.

ADAC activities

ADAC is involved in technical studies and works in expert panels at national and European level to establish the technical bases for eCall. As a leading provider of assistance services, ADAC was successful in demonstrating and proving the feasibility and functionality of the eCall system at the EU summit in Germany in 2007.

The club is prepared to share its know-how, experience and service competence and proactively contribute to the roll-out of eCall.

ADAC strongly recommends

- Equip all new vehicles with the eCall system.
- Where eCall is mandatory, ensure that drivers can override the system or shut the system down at first operation if desired.
- Promote sufficient testing and strict compliance with data protection requirements.
- Ensure that eCall is compatible and available in all of Europe.
- In addition to the emergency call button, eCall systems should have a service button to request additional services (e.g. roadside assistance, traffic information).
- eCall functionality should be available for roadside assistance purposes. Immobilised vehicles are a safety hazard and can be located faster using eCall technology.
- Car buyers should be able to freely select their service provider and modify any default settings at no additional charge. Car manufacturers must not be allowed to dictate the provider of assistance services.

ADAC – Wir machen Mobilität sicher



ADAC

Inhalt



Rund um den Mensch

Vorwort	3
----------------	----------

Grundlagen der Verkehrssicherheitsarbeit	5
---	----------

1 Kinder	6
-----------------	----------

1.1 Verkehrserziehung von Kindern	6
-----------------------------------	---

1.2 Kindersicherung im Auto	7
-----------------------------	---

2 Führerscheinneulinge	8
-------------------------------	----------

3 Fahrsicherheitstraining	9
----------------------------------	----------

4 Senioren	10
-------------------	-----------

5 Mensch und Medizin	11
-----------------------------	-----------

5.1 Einschlafen am Steuer	11
---------------------------	----

5.2 Alkohol, Drogen, Medikamente	12
----------------------------------	----

6 Überwachung und Sanktionen	13
-------------------------------------	-----------



Rund um das Fahrzeug

7 Pkw- und Motorradsicherheit	14
--------------------------------------	-----------

7.1 Fahrerassistenzsysteme	14
----------------------------	----

7.2 Insassenschutz und -sicherung	15
-----------------------------------	----

7.3 Fußgänger- und Radfahrschutz	16
----------------------------------	----

7.4 Motorradsicherheit	17
------------------------	----

8 Lkw-Sicherheit	18
-------------------------	-----------

8.1 Lkw-Rastanlagen	18
---------------------	----

8.2 Fahrerassistenzsysteme	19
----------------------------	----

8.3 Toter Winkel	20
------------------	----

8.4 XXL-Trucks	21
----------------	----

8.5 Heck-Unterfahrschutz	22
--------------------------	----



Rund um die Straße

9 Innerortsstraßen	23
---------------------------	-----------

9.1 Verkehrsberuhigung in Wohngebieten	23
--	----

9.2 Fußgänger und Radfahrer	24
-----------------------------	----

9.3 Ortsumgehungen	25
--------------------	----

10 Außerortsstraßen	26
----------------------------	-----------

10.1 ADAC-Straßentest/EuroRAP	26
-------------------------------	----

10.2 Baumunfälle	27
------------------	----

10.3 Bahnübergänge	28
--------------------	----

10.4 Verkehrsbeeinflussungsanlagen	29
------------------------------------	----



Rund um das Rettungswesen

11 Rettungswesen	30
-------------------------	-----------

11.1 Erste Hilfe	30
------------------	----

11.2 Automatischer Notruf (eCall)	31
-----------------------------------	----

11.3 Luftrettung	32
------------------	----

12 Ausblick	33
--------------------	-----------

Vorwort

*Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen. Sie war und ist Voraussetzung für Kommunikation und Gesellschaft, für Wirtschaft, Wissen und Wissenschaft, für Kultur und mehr. **Kurzum: Mobilität ermöglicht Leben.***

Mobilität im Sinne von Verkehr hat die Welt kleiner gemacht und vertrauter. In immer kürzeren Zeiten gelangen wir heute immer komfortabler von A nach B. Die Vielfalt der Transportmittel und -wege sowie die Motorisierung sind gewachsen und wachsen weiter. Wir genießen das Privileg, in einer nahezu grenzenlosen Welt zu leben, nicht ohne allerdings mit den allgegenwärtigen Konsequenzen für Mensch und Natur nahezu täglich konfrontiert zu werden.

So belegen die aktuellen Unfallzahlen, dass bei allen Bemühungen entsprechend der EU-Charta für Straßenverkehrssicherheit, die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr bis 2010 zu halbieren, dem angestrebten Ziel noch ein Bündel von Maßnahmen vorausgehen muss. Dabei ist das Jahr 2010 lediglich als Zwischenziel zu verstehen. Verkehrssicherheitsarbeit darf nicht auf bestimmte Zeiträume beschränkt werden, sondern bleibt weiterhin eine nachhaltige Verpflichtung über bestimmte Zeitpunkte hinaus. Dabei sollte die Arbeit nicht von Illusionen, sondern nur von konkreten, machbaren Vorgaben bestimmt werden.

Jedes Jahr ereignen sich auf Deutschlands Straßen mehr als 300.000 Unfälle mit Personenschaden. Auch wenn die Getötetenbilanz inzwischen jährlich deutlich weniger als 5.000 Personen ausweist, besteht keineswegs Grund zur Entwarnung. Die Zahl der Schwerverletzten mit rund 75.000 ist nach wie vor hoch, und der positive Trend in der Unfallentwicklung ist lange noch nicht bei allen Verkehrsteilnehmerarten, wie etwa den Motorradfahrern, zu verzeichnen.

Synonym für Verkehrssicherheit: ADAC

Angesichts weiteren Verkehrswachstums ist es keine einfache Aufgabe, die Mobilität möglichst sicher, umweltfreundlich und sozialverträglich zu gestalten. Die Verkehrspolitik ist gefordert und mit ihr der ADAC. Eine Herausforderung, der sich der ADAC seit Jahrzehnten in vielfältiger Hinsicht stellt. Mit diesem neuen Verkehrssicherheitspapier legt der ADAC aktuelle Grundsatzaussagen zur Verkehrssicherheit für die nächsten Jahre vor und führt damit die Vorgängerbroschüre „Mit mehr Sicherheit mobil bleiben“ aus dem Jahr 1997 fort. Es soll die zentralen Handlungsfelder der zukünftigen Verkehrssicherheitsarbeit beschreiben und Handlungsmöglichkeiten aufzeigen.

Sie dokumentiert darüber hinaus die zahlreichen Aktivitäten des ADAC in diesem wichtigen Feld, die den vielfältigen Erfordernissen Rechnung tragen. Diese reichen von der Verkehrserziehung und -aufklärung über das Sicherheitstraining sowie Aktivitäten in den Bereichen Verkehrsmedizin, Verkehrspsychologie, Fahrzeugtechnik und Straßeninfrastruktur bis hin zur Luftrettung. >>>



Ulrich Klaus Becker
ADAC-Vizepräsident für Verkehr

Verkehrssicherheit als kollektive Aufgabe

Der ADAC richtet sich mit diesem breiten Bündel an Handlungsfeldern an alle Beteiligten der Verkehrssicherheitsarbeit. An die Politik mit dem Appell, wichtige Weichenstellungen vorzunehmen. An die Verkehrssicherheitsverbände und -institutionen mit Anregungen für zukünftige Aktivitäten. Und an die Verkehrsteilnehmer mit der Botschaft, dass trotz eines immer sichereren Umfeldes wir alle letztlich für mehr Verkehrssicherheit verantwortlich bleiben.

Der Straßenverkehr – wie unsere Gesellschaft insgesamt – basiert auf sozialem Verhalten aller Akteure. Mangelnde Vorsicht im Vertrauen auf die scheinbar perfekte Technik erkennt, dass die letzte Verantwortung beim einzelnen Menschen liegen muss. Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen, insbesondere den schwächeren Verkehrsteilnehmern, untergräbt dieses Fundament. Rasen, Drängeln sowie die Fahrt unter Einfluss von Alkohol oder Drogen sind keine Kavaliersdelikte und daher nicht akzeptabel. Deshalb fordert der ADAC im Interesse der Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer, dass verkehrswidrigem Verhalten mit klaren Regeln und konsequenter Überwachung begegnet wird.

Wir alle gestalten die Verkehrssicherheit jeden Tag entscheidend mit – durch unser Verhalten als Autofahrer, motorisierter Zweiradfahrer, Radfahrer, Fußgänger oder als Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel. Wer sich dieser Verantwortung bewusst ist und entsprechend vorausschauend und rücksichtsvoll handelt, leistet einen Beitrag, um Unfälle und menschliches Leid zu verhindern.

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit lässt der ADAC nicht außer Acht, dass auch andere Themen wie die Kosten der Mobilität, Klima- und Lärmschutz sowie Luftverschmutzung mit im Fokus stehen müssen. Die Erhaltung der Mobilität – bezahlbar, sicher und umweltschonend – auf staufreien Straßen ist insgesamt eine gesellschaftliche Aufgabe ersten Ranges. Eine im umfassenden Sinne erfolgreiche Verkehrspolitik schafft damit den Rahmen für ein entspanntes und folglich auch sicheres Miteinander im Straßenverkehr.

Mit dem vorliegenden Programm wird die Politik aufgefordert, die skizzierten Handlungsfelder anzugehen und damit über Verkehrssicherheitskampagnen hinaus konkrete Maßnahmen umzusetzen und zu unterstützen.

Ulrich Klaus Becker
ADAC-Vizepräsident für Verkehr

Grundlagen der Verkehrssicherheitsarbeit

Entwicklung und Folgen von Verkehrsunfällen

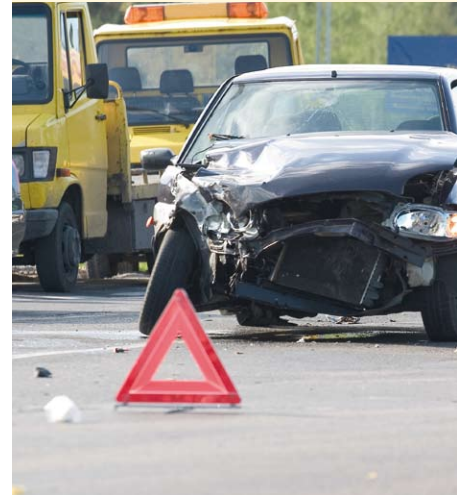
Mit der zunehmenden Motorisierung im Straßenverkehr ist die Zahl der Verunglückten drastisch angewachsen. Laut International Road Federation (IRF) starben 2006 weltweit fast 600.000 Menschen bei einem Verkehrsunfall. Hinter jedem dieser Todesopfer steht das unsagbare Leid der Familienmitglieder, Freunde und Kollegen, die die Folgen tragen müssen. Zum menschlichen Leid kommen volkswirtschaftliche Kosten durch Personen- und Sachschäden im Straßenverkehr hinzu.

Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland und Europa

Die Europäische Union und mit ihr die einzelnen Mitgliedsstaaten haben den Handlungsbedarf erkannt. Auf Ebene der EU wurde im Jahr 2003 eine Charta mit dem Ziel verabschiedet, die Zahl der jährlich 40.000 Verkehrstoten (2000) in Europa (EU-15) bis zum Jahr 2010 auf 20.000 Verkehrstote zu halbieren. Die Halbzeitbilanz der Europäischen Kommission macht allerdings deutlich, dass zwar ein Rückgang der Verkehrstoten von 2000 bis 2006 um 26,6% zu verzeichnen ist, dieser Rückgang aber hinter dem Ziel zurückbleibt. Etwas positiver fällt die Bilanz in Deutschland aus. Bezogen auf eine Million Einwohner starben in Deutschland im Jahr 2008 bei Straßenverkehrsunfällen 54 Personen (1991: 141 Personen). Damit liegt Deutschland innerhalb der fünfzehn EU-Länder auf Rang 4 (1991: Rang 8). Der Abstand zu den Ländern auf den Rängen 1 bis 3 (Vereinigtes Königreich, Schweden und die Niederlande) konnte damit deutlich verringert werden.

Handlungsfelder der Verkehrssicherheitsarbeit

Die Verkehrssicherheitsarbeit umfasst ein breites Spektrum an unterschiedlichen Maßnahmen. In der Regel werden sie in die vier Handlungsfelder „Mensch“, „Fahrzeug“, „Straße“ und „Rettungswesen“ eingeteilt, die nachfolgend auch für die Gliederung der Aktivitäten und Positionen des ADAC Anwendung gefunden haben.



► Handlungsfeld: Mensch

Besondere Bedeutung kommt dem Handlungsfeld „Mensch“ zu. Auch wenn es in der Regel mehrere Ursachen für einen Unfall gibt, beeinflusst der Mensch letztlich durch sein Verhalten in hohem Maße, ob es zu einem Unfall kommt oder nicht.

Die Aufklärung und Schulung aller Verkehrsteilnehmer ist die wichtigste Aufgabe und schafft die Grundlage für ein sicheres Verkehrsverhalten. Sie fängt bei den Eltern an, die eine zentrale Vorbildfunktion für die Kinder einnehmen und muss sich in einer verbesserten und nachhaltigeren schulischen Verkehrserziehung fortsetzen.

Von besonderer Bedeutung ist auch die gezielte Ansprache der Kraftfahrer und zukünftig verstärkt der älteren Verkehrsteilnehmer, deren Zahl sprunghaft ansteigt.

Weiterer Handlungsbedarf besteht bei der Aus- und Fortbildung von jungen Fahrern, wie Unfallzahlen belegen. Eine bessere Fahrausbildung aber auch Angebote wie das Sicherheitstraining versprechen hier Fortschritte.

Nach wie vor birgt der Missbrauch von Alkohol und Drogen wie auch der unaufgeklärte Umgang mit Medikamenten große Gefahren. Verhaltensänderungen können hier durch gezielte Informationen, geeignete und verstärkte Kontrollen, verbesserte Nachweismöglichkeiten und letztendlich durch Sanktionen bewirkt werden, sofern gegen bestehende Gesetze verstoßen wird.

► Handlungsfeld: Fahrzeug

In der Fahrzeugtechnik sind längst nicht alle Potentiale für mehr Sicherheit ausgeschöpft. Die Möglichkeiten, passive Sicherheit auch bei Zusammenstößen zwischen schweren und leichten Fahrzeugen zu erhöhen, Fußgänger beim Aufprall zu schützen sowie mit Fahrerassistenzsystemen aktiv Unfälle zu verhindern, müssen konsequenter genutzt werden.

Bei unverändert gefährdeten Zielgruppen wie den Motorradfahrern oder bestimmten Verkehrsarten wie dem weiterhin stark zunehmenden Lkw-Verkehr kann mittels spezieller Aufklärung und technischer Maßnahmen eine Trendwende eingeläutet werden.

► Handlungsfeld: Straße

Erhebliche Potentiale bietet die „gebaute“ Verkehrssicherheit, also die Optimierung der Infrastruktur. Das gilt für Landstraßen, auf denen die Mehrheit der Verkehrstoten zu beklagen ist, ebenso wie für Ortsbereiche, in denen insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer noch besser geschützt werden müssen. Straßen, die selbsterklärend und fehlerverzeihend sind, leisten einen wichtigen Beitrag zur Unfallvermeidung und zur Reduzierung von Unfallfolgen.

► Handlungsfeld: Rettungswesen

Unfälle sind nicht immer vermeidbar, was den Ruf nach schneller Hilfe zur Reduzierung der Folgen laut werden lässt. Hierbei spielt das Rettungswesen die Schlüsselrolle. Das Spektrum reicht von mehr Hilfsbereitschaft und Hilfskompetenz der Laien vor Ort bis zur schnellen Intensivversorgung auf Basis einer gut ausgebauten Luftrettung. Die Möglichkeiten der modernen Medizin rasch und verlässlich den Unfallopfern zur Verfügung zu stellen, muss auch in Zeiten leerer Kassen im Gesundheitssystem und der Entleerung ländlicher Regionen ein Anspruch bleiben.

01 / Kinder



1.1 Verkehrserziehung von Kindern

Problemstellung

Einem funktionierenden Straßenverkehr liegen Regeln zu Grunde. Regeln befolgen bedeutet Disziplin und umsichtiges Verhalten. Was für Erwachsene längst selbstverständlich ist, haben Kinder noch lange nicht verinnerlicht. Besonders beim Spielen mit Gleichaltrigen im Straßenraum ist die Umwelt mit ihren Gefahren schnell vergessen. In Deutschland verunglückt alle 15 Minuten ein Kind im Straßenverkehr, jede Woche werden zwei Kinder getötet. Die bittere Bilanz mit mehr als 100 getöteten und mehr als 30.000 verletzten Kindern pro Jahr zeigt dringenden Handlungsbedarf auf.

Was macht der ADAC?

In der schulischen Verkehrssicherheitsarbeit hat der ADAC längst eine führende Stellung inne und ist im regelmäßigen fachlichen Austausch mit den deutschen Kultusbehörden. Das ADAC Verkehrserziehungs-Konzept beginnt bereits mit den Jüngsten im Kindergarten und setzt sich über die Grundschule bis hin zur weiterführenden Schule fort.

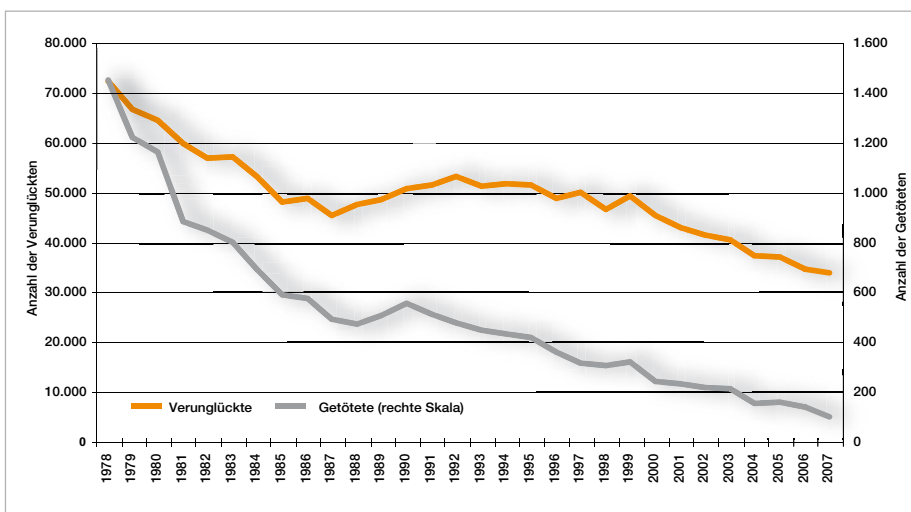
Allein beim Programm „Achtung/Hallo Auto“ mit etwa 8.000 Veranstaltungen pro Jahr können ca. 190.000 Schulkinder aus unmittelbarer Nähe erleben, wie lange ein Auto braucht, um stehen zu bleiben und wie wichtig die richtige Sicherung im Auto ist. Daneben fördert der ADAC mit seiner pädagogischen Unterrichtshilfe „ADACsignale“ die Integration verkehrssicherheitsrelevanter Themen in den normalen Fachunterricht. Wichtige Hilfe leisten auch die ADAC-Regionalclubs, die Schulen mit vielfältigen Aktionen unterstützen und zum Teil aktiv in der Lehrerfortbildung sind.

Den größten Zuspruch in der schulischen Verkehrssicherheitsarbeit des ADAC finden die Jugend-Fahrradturniere „Mit Sicherheit ans Ziel“ für junge Radfahrer zwischen 8 und 15 Jahren. Rund 350.000 Kinder werden pro Jahr bei fast 6.000 Veranstaltungen fit für den Straßenverkehr gemacht und lernen, ihr Fahrrad sicher zu beherrschen.



Was fordert der ADAC?

- Stärkung des Stellenwerts der Schulverkehrserziehung. Heute wird in vielen Ländern die entsprechende Empfehlung der Kultusministerkonferenz nicht ausreichend umgesetzt. In allen Altersgruppen, vor allem in den Sekundarstufen I und II, gehört mehr Verkehrserziehung in die Lehrpläne.
- Durchgängige Verkehrserziehung und -aufklärung von der frühen Kindheit bis ins Erwachsenenalter im Sinne eines lebenslangen Lernens.
- Verkehrserziehung muss auch für Lehrkräfte der weiterführenden Schulen Bestandteil der Lehrerbildung sein und sollte verstärkt in die Lehrerweiterbildung aufgenommen werden.
- Den Eltern kommt in der Verkehrserziehung eine Schlüsselrolle zu, deshalb müssen auch sie informiert und geschult werden.



<< Verunglückte und getötete Kinder insgesamt



Problemstellung

Ihr Führerschein ist noch so weit entfernt wie das Gaspedal im Auto der Eltern – dennoch ist die Fahrt im Auto für Kinder unter sechs Jahren heute die gefährlichste Art, am Straßenverkehr teilzunehmen. Rund 60% der bei Straßenverkehrsunfällen verletzten und 70% der getöteten Kinder unter sechs Jahren verunglücken als Mitfahrer im Pkw – meist im Fahrzeug der eigenen Eltern. Dem gegenüber gab es bei allen anderen Arten der Verkehrsteilnahme von Kindern in den zurückliegenden 20 Jahren signifikante Rückgänge der Unfallzahlen.

Mitursächlich für diese erschreckende Bilanz ist, dass oftmals keine oder keine geeigneten Kindersitze verwendet werden, obwohl Sanktionen (40 € und 1 Punkt) drohen und es für jedes Alter und jede Gewichtsklasse mehrere gute Produkte gibt, wie die ADAC-Kindersitztests deutlich belegen.

Als weitaus wichtigerer Aspekt erwies sich die fehlerhafte Handhabung der Kindersitze, die in zwei Drittel aller Fälle der Grund für Verletzungen bei einem Unfall ist.

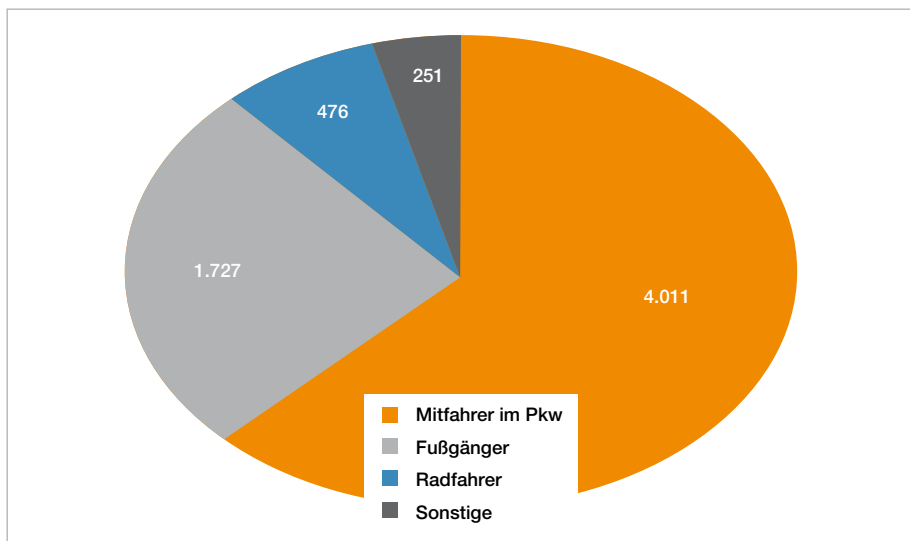
Was macht der ADAC?

Der ADAC führt jährlich Veranstaltungen für Eltern, Großeltern und alle Personengruppen durch, die Kinder im Auto befördern. In diese Veranstaltungen fließen auch die Ergebnisse des jährlichen Kindersitztests ein. Diese Tests führt der ADAC in Zusammenarbeit mit der Stiftung Warentest und zahlreichen anderen Europäischen Automobilclubs und Verbraucherschutzorganisationen durch. In den 18 ADAC-Regionalclubs beraten Spezialisten zu allen Fragen rund um Kindersitze.



Was fordert der ADAC?

- Jeder, der Kinder im Auto transportiert, muss sich seiner Verantwortung bewusst sein und sich ausreichend über die richtige Kindersicherung informieren.
- Gezielte Kontrollen der richtigen Kindersicherung im Pkw.
- Mehr Information durch den Einzelhandel und die Medien über die Qualität und richtige Handhabung von Kindersitzen.



Quelle: Statistisches Bundesamt

<< Verunglückte Kinder unter 6 Jahren (2007)
innerhalb und außerhalb von Ortschaften

02 / Führerscheinneulinge



Problemstellung

Endlich ist er da, der eigene Führerschein und mit ihm die Freiheit, zu fahren wann und wohin man möchte. Für viele junge Männer und Frauen im Alter von 18 bis unter 25 Jahren endet diese Freiheit und das „sich Erproben“ jedoch plötzlich und nicht selten tragisch. Knapp 30% aller getöteten Pkw-Insassen entstammt dieser Fahrergruppe, obwohl sie gerade einmal 8% der Gesamtbevölkerung stellen und lediglich 11% aller Pkw-Führerscheine in Händen halten.

Die Gründe sind vielfältig: Leichtsinn, die fehlende Fähigkeit zur Gefahrenerkennung, Mangel an Fahroutine, Überschätzung der Fahrzeugtechnik oder der eigenen Fähigkeiten – oftmals gekoppelt mit aggressivem Verhalten – gehören ebenso dazu wie das Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss. Jeder dritte Alkoholunfall geht zu Lasten der jungen Fahrer und die Zahl der durch Drogen verursachten Unfälle steigt in dieser Altersgruppe immer stärker an. Besonders an den Wochenenden schnell das Unfallrisiko für junge Fahrerinnen und Fahrer dramatisch in die Höhe.

Um das besondere Unfallrisiko dieser Personengruppe zu reduzieren, wurden die Bundesländer ermächtigt, innerhalb eines bundeseinheitlichen Rechtsrahmens das „Begleitete Fahren ab 17“ einzuführen. Mit Erfolg, wie erste Untersuchungen zeigen. Im Vergleich zu ihren Altersgenossen begingen die Teilnehmer des BF 17-Modellversuches in Niedersachsen rund 20% weniger Verkehrsverstöße und verursachten rund 30% weniger Unfälle.

Einen weiteren wichtigen Beitrag zur Prävention leistet die 2007 eingeführte Null-Promille-Regel-



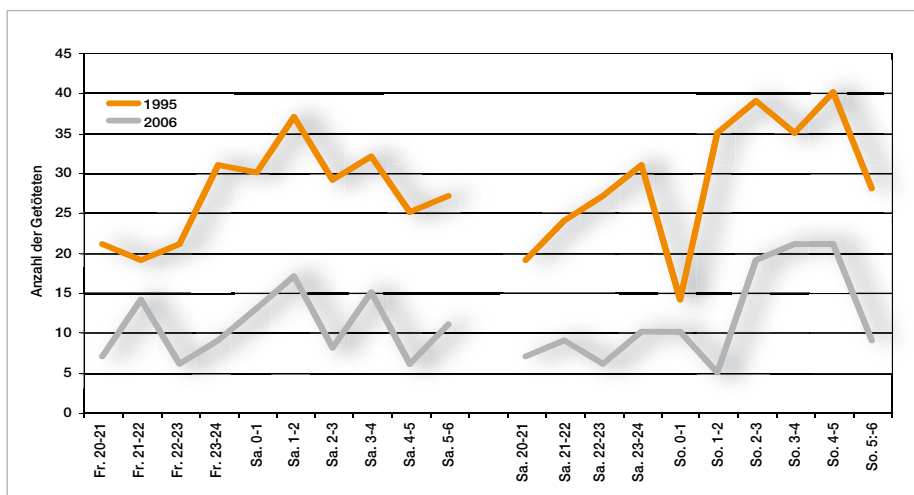
lung für Fahranfänger in der Probezeit. Die jungen Fahrer sollen gar nicht erst in die Versuchung kommen, sich an die Promillegrenze heranzutasten, so dass man einen signifikanten Rückgang der Alkoholunfälle erwarten kann. Der ADAC hat diese Gesetzesänderung ausdrücklich begrüßt und unterstützt.

Was macht der ADAC?

Der ADAC unterstützt jede Maßnahme, die zu einem Rückgang der Unfallzahlen bei jungen Fahranfängern führt und bewirbt deshalb über seine Regionalclubs das Modell „Begleitetes Fahren“. Ferner befürwortet er den Modellversuch „Zweite Stufe Fahrausbildung“ und ist aktiv an der Durchführung der fahrpraktischen Aufgaben beteiligt. Untersuchungen aus Österreich zeigen, dass entsprechende fahrpraktische Übungen das Unfallrisiko um etwa 25% senken können. Die ADAC-Regionalclubs bieten zudem Verkehrssicherheitsaktionen für diese Zielgruppe an, wie etwa Fahrsicherheitstrainings und den ADAC-Schutzengel-Club.

Was fordert der ADAC?

- Unterstützung des Effekts eines verantwortlichen, begleiteten Fahrens, indem auch der Begleiter ausreichend in seine Rolle und Pflichten eingewiesen wird.
- Obligatorische fahrpraktische Übungen für Fahranfänger einige Monate nach Führerscheinwerb wie im Rahmen des Modellversuchs „Zweite Stufe Fahrausbildung“.
- Eine verbesserte Aufklärung in der Fahrschulausbildung und in den Medien über die Folgen des Alkohol- und Drogenmissbrauchs.



Quelle: Statistisches Bundesamt

<< Tödlich verunglückte Jugendliche in der Freitag- bzw. Samstagnacht zwischen 20.00 Uhr und 6.00 Uhr

03 / Fahrsicherheitstraining



Problemstellung

Die Fortbewegung auf öffentlichen Straßen verlangt von den Fahrzeugführern bereits heute ein hohes Maß an Aufmerksamkeit, Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer und das versierte Beherrschen des eigenen Fahrzeugs.

Die zunehmende Verkehrsdichte auf den deutschen Straßen wird den Fahrern künftig neben der Fahrfertigkeit aber auch ein stark wachsendes Maß an sozialer Fahrkompetenz sowie eine präzise Risikoeinschätzung abverlangen.

Was macht der ADAC?

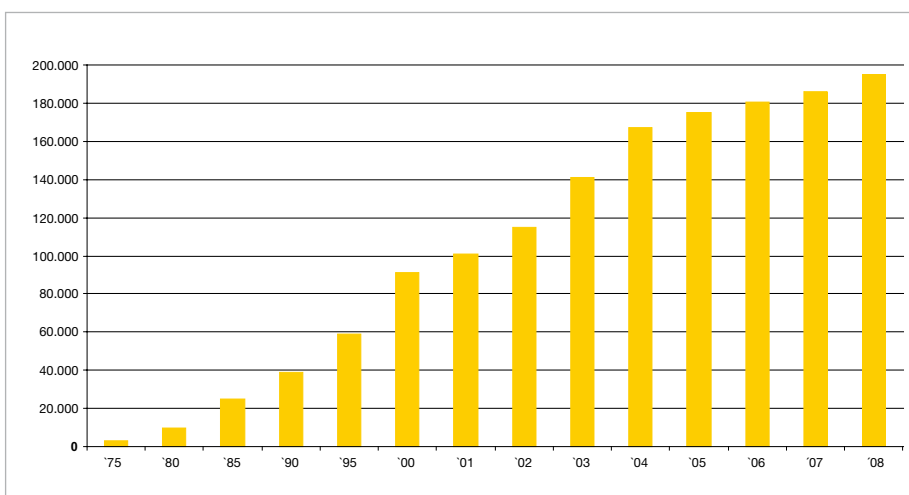
Seit über 30 Jahren ist der ADAC Deutschlands größter und kompetentester Anbieter von Fahrsicherheitstrainings für alle Fahrzeugklassen.

In seinen 60 modernen Fahrsicherheitszentren und -anlagen wurden bis heute mehr als zwei Millionen Fahrzeugführer in ihrer Fahrfertigkeit trainiert und für die Risiken im Straßenverkehr sensibilisiert. Die zukünftigen Angebote reichen von einer speziellen Schulung der Fahranfänger bis hin zur Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern des Personen- und Güterverkehrs im Rahmen gesetzlich verpflichtender Vorgaben.

Eine große Herausforderung ist die Sensibilisierung langjähriger Verkehrsteilnehmer für die Risiken des Straßenverkehrs. Durch spezielle Programmentwicklungen für Mediziner und Fahrer in Versorgungs- und Notfalleinsätzen wird das Angebot erweitert.

Was fordert der ADAC?

- Das Fahrsicherheitstraining muss in die Ausbildung von Führerscheinneulingen integriert werden.
- Die Umsetzung der Berufskraftfahrer-Qualifikation im Bereich Lkw und Bus muss verbessert und begleitende fahrpraktische Übungen verpflichtend werden.
- Die Anerkennung von Ausbildungsstellen muss bundeseinheitlich und nach klaren Kriterien behandelt werden.
- Alle Kraftfahrer sollten regelmäßig im Rahmen eines Sicherheitstrainings den Umgang mit Risiken und Gefahrensituationen im Straßenverkehr üben.



Quelle: ADAC

<< Entwicklung der Teilnehmerzahlen für das ADAC-Sicherheitstraining

04 / Senioren



Problemstellung

Derzeit leben in Deutschland etwa 25 Millionen Menschen, die 60 Jahre und älter sind. Bis 2030 wird sich diese Zahl auf fast 35 Millionen erhöhen. Für diese Generation hat die individuelle Mobilität einen hohen Stellenwert, denn sie wird als wichtiger Bestandteil der Lebensqualität gesehen. Gut ein Drittel von ihnen nutzt den eigenen Pkw und dies trotz möglicher altersbedingter Einschränkungen verantwortungsbewusst und weitgehend sicher, wie ein Blick in die Unfallstatistik zeigt. Mehr Grund zur Sorge bereiten die Senioren hingegen als Fußgänger und Radfahrer. Jeder zweite im vergangenen Jahr tödlich verunglückte Fußgänger und Fahrradfahrer war 65 Jahre und älter.

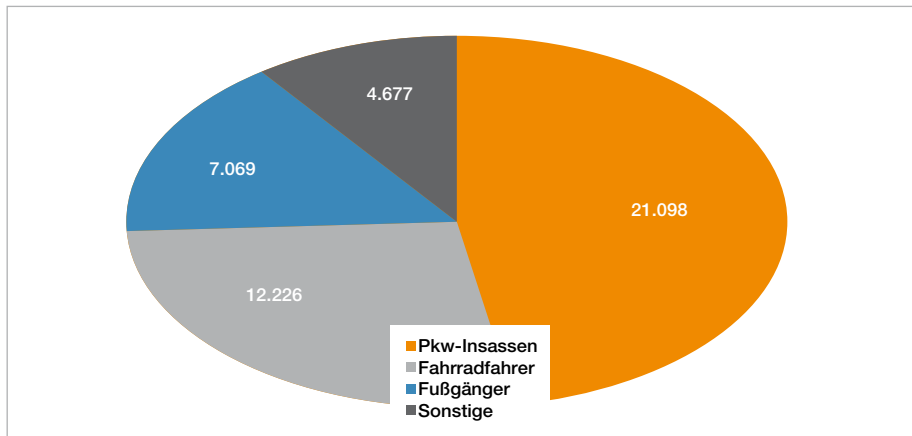
Was macht der ADAC?

Mit seinen Verkehrssicherheitsaktionen sowie altersspezifischen und fahrzeugtechnischen Beratungen erreicht der ADAC viele hunderttausend Senioren. Die Angebote für den Erhalt der Mobilität älterer Autofahrer beinhalten den Fahr-Fitness-Check sowie die theoretische Weiterbildung, die auch für Fußgänger und Radfahrer geeignet ist.

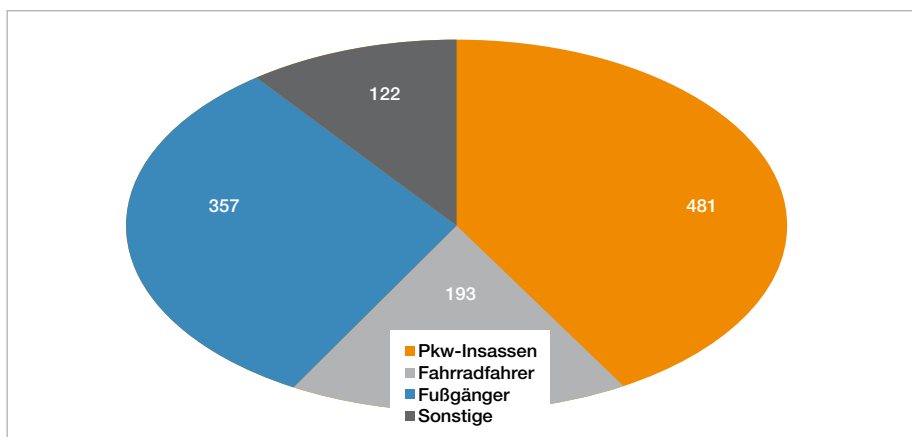


Was fordert der ADAC?

- Im Sinne der Eigenverantwortung empfiehlt der ADAC allen älteren Autofahrern, sich freiwillig regelmäßig ärztlich untersuchen zu lassen. Für regelmäßige Eignungstests, wie sie oftmals gefordert werden, gibt es dagegen keine wissenschaftliche Begründung.
- Ärzte müssen verstärkt individuell zur Fahreignung beraten.
- Verkehrsmedizin muss integraler Bestandteil der medizinischen Aus- und Weiterbildung werden.



<< Verunglückte Senioren nach Art der Verkehrsbeteiligung 2007



<< Getötete Senioren nach Art der Verkehrsbeteiligung 2007

05 / Mensch und Medizin

5.1 Einschlafen am Steuer



Problemstellung

Zu den häufigsten Ursachen bei allen Verkehrsunfällen gehört die herabgesetzte Aufmerksamkeit. Auf Autobahnen ist etwa ein Viertel aller tödlichen Unfälle auf den Sekundenschlaf zurückzuführen. Diese Unfallursache wird in der Prävention allgemein unterschätzt: Schließlich kommen schwere Müdigkeitsunfälle häufiger als Alkoholunfälle vor und entgegen der öffentlichen Wahrnehmung nicht nur nachts, sondern auch am Tag. Zum Vergleich: 24 Stunden nicht geschlafen zu haben, entspricht der Wirkung von ca. einem Promille Alkohol im Blut.

Ein Grund dafür ist die Krankheit Schlafapnoe, die besonders bei den über 50-jährigen Berufskraftfahrern in erhöhtem Anteil verbreitet ist, deren systematische medizinische Erkennung aber noch nicht flächendeckend erfolgt.

Neuerdings wird versucht, dem Einschlafen am Steuer durch fahrzeugtechnische Systeme und Maßnahmen im Bereich der Straßeninfrastruktur zu begegnen. Letztere beziehen sich vor allem auf eine geeignete, nicht-monotone Straßenraumgestaltung sowie auf die Anlage von Rastplätzen und Rüttelstreifen auf Autobahnen.

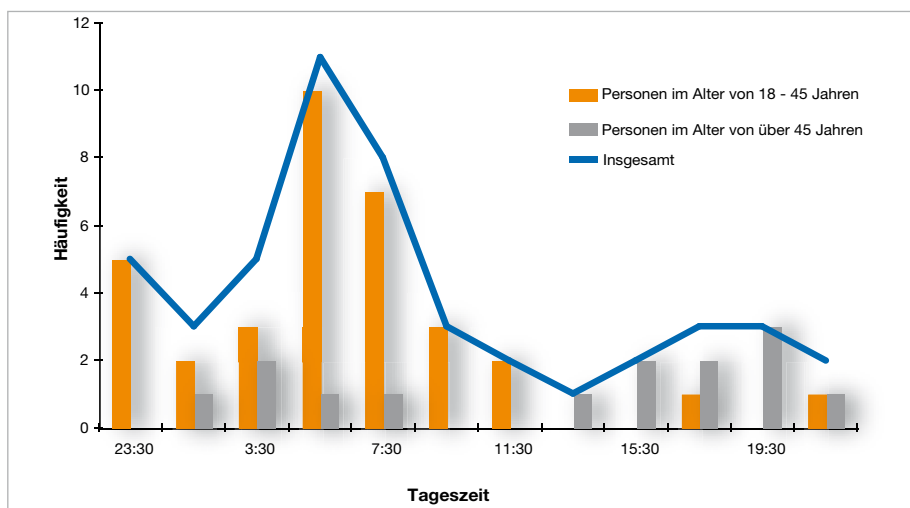
Rastanlagen mit ausreichender Stellplatzanzahl tragen dazu bei, dass die aufwändige Parkplatzsuche entfällt, und die Ruhezeiten eingehalten werden können. Bei den gefrästen Rüttelstreifen belegen neue Erkenntnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen eine hohe Effektivität bezüglich Unfallvermeidung und Kosten-Nutzen-Aspekten. So wundert es nicht, dass diese in anderen Ländern (z.B. USA, Großbritannien, Spanien) bereits deutlich weiter verbreitet sind, nicht zuletzt auch deshalb, weil hierbei von relativ geringen Kosten (5.900 Euro pro km bei einer Lebensdauer analog der Fahrbahndecke) auszugehen ist.

Was macht der ADAC?

Der ADAC betreibt Aufklärungsarbeit und setzt sich für die Interessen seiner Mitglieder über die unterschiedlichsten Medien ein. Dazu gehören neben der eigenen Zeitschrift „Motorwelt“ Informationsmaterialien wie etwa Flyer, Broschüren und Pressemitteilungen oder Beiträge in Aufklärungsmedien und auf medizinischen Symposien. Die Mitarbeit am Richtlinienwesen und Durchführung von Fachgesprächen mit Experten wie etwa dem ADAC-ÄrzteCollegium bei medizinischen Fragen bilden die dafür nötige fachliche Grundlage.



Quelle: bast 2009



Quelle: Unfallstudie BAB Unfälle in Bayern mit Getöteten, Huk Verband, Institut für Fahrzeugsicherheit

Was fordert der ADAC?

- Über das bislang verkannte Risiko „Müdigkeit“ muss intensiver aufgeklärt werden.
- Straßen und ihr Umfeld müssen so angelegt werden, dass eine Ermüdung durch Monotonie vermieden wird.
- Mehr Einsatz von Rüttelmarkierungen auf Autobahnen.
- Schaffung einer bedarfsgerechten Anzahl modern ausgestatteter Rastplätze für Lkw-Fahrer.
- Einführung von elektronischen Notbremsassistenten und Spurverlassenswarnern bei Lkw.
- Entwicklung neuer technischer Müdigkeitswarner im Fahrzeug.

<< Einschlafbedingte Unfälle mit Getöteten auf der Autobahn

05 / Mensch und Medizin



5.2 Alkohol, Drogen, Medikamente

Problemstellung

Sie sind schon allein für sich genommen ein Problem im Verkehr – zusammen wirken Sie oft tödlich – Alkohol, Drogen und Medikamente.

Rund 11 Millionen Menschen in Deutschland betreiben einen missbräuchlichen Alkoholkonsum oder sind alkoholabhängig. Zu häufig wird der Konsum von alkoholhaltigen Getränken bei privaten oder beruflichen Feierlichkeiten akzeptiert und das Fahren mit einem „kleinen Schluck“ toleriert. Die Konsequenzen sind schlimm. Vielen Fahrern ist nicht bewusst, dass Alkohol schon vom ersten Schluck an wirkt und erhebliche Beeinträchtigungen der Fahreignung mit sich bringt.

Gleiches gilt für die Einnahme von Drogen und deren Mischkonsum, die eine große und unterschätzte Gefahr für den Straßenverkehr darstellen. Die Zahl der Drogenunfälle im Straßenverkehr ist besorgniserregend gewachsen, zudem mit einer hohen Dunkelziffer behaftet. Etwa 600.000 überwiegend junge Menschen missbrauchen Cannabis oder sind davon abhängig, weitere 200.000 sind abhängig von Opiaten, Kokain, Amphetaminen und Halluzinogenen.

Wie Drogen wirkt auch eine beträchtliche Anzahl gebräuchlicher Medikamente und kann so die Fahrsicherheit einschränken. Insbesondere zu Beginn einer Behandlung oder bei Dosisanpassungen ist mit spürbaren Beeinträchtigungen zu rechnen. Betroffene werden von ihrem behandelnden Arzt oftmals nicht auf eine mögliche Einschränkung ihrer Fahreignung hingewiesen.



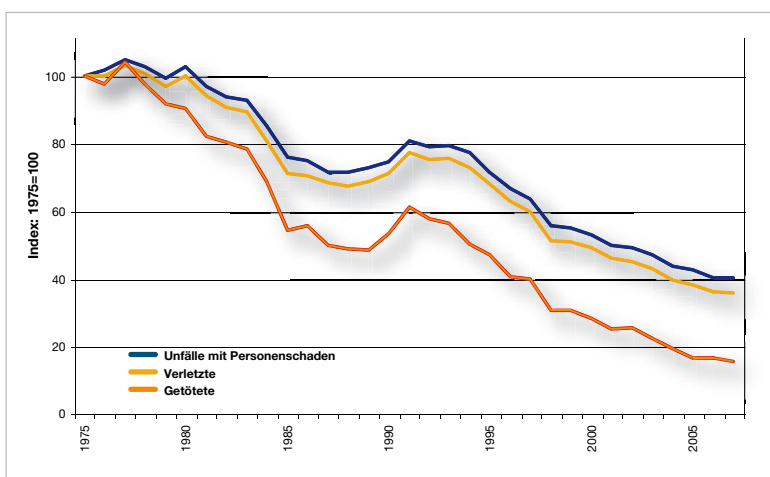
Der Hinweis auf den Beipackzettel reicht hier nicht aus. Die Bundesregierung geht 2008 zudem von mehr als 1,4 Millionen medikamentenabhängigen Bürgern aus.

Was macht der ADAC?

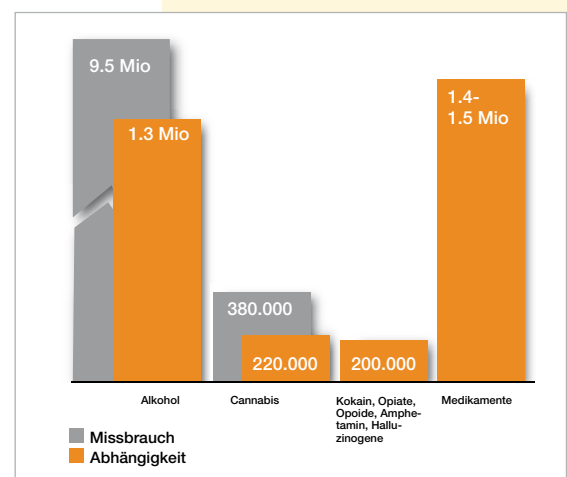
Der ADAC informiert und berät Autofahrer und deren Angehörige anhand verschiedenster Medien (Motorwelt, Broschüren, Internet) über Wirkung und Risiken von Alkohol, Drogen und Medikamenten am Steuer. Das ADAC-ÄrzteCollegium mit seinen renommierten Experten aus allen Feldern der Medizin ist hierbei wichtiger Partner, dessen Empfehlungen in die tägliche Arbeit einfließen. Der ADAC unterstützt die Aufklärungsarbeit an Schulen sowie Diskotheken und vermittelt, dass eine verantwortungsbewusste Verkehrsteilnahme den Genuss von Alkohol und Drogen ausschließt.

Was fordert der ADAC?

- Intensivierung der Aufklärungsarbeit über Alkohol und Drogen am Steuer.
- Konsequente Alkohol- und Drogenkontrollen mit Mehrfachsubstanznachweis (z.B. Drogentest im Anschluss an positiven Alkoholtest).
- Festschreibung relevanter Grenzwerte und Nachweismethoden für moderne Drogen.
- Bessere Aufklärung und Beratung durch den behandelnden Arzt über die Einschränkungen der Fahrtüchtigkeit bei Medikamenteneinnahme. Dazu ist eine bessere Fortbildung der Ärzte zu verkehrsmedizinischen Fragestellungen notwendig.



Quelle: Statistisches Bundesamt



Quelle: Drogen- und Suchtbericht der Bundesregierung, 2008

06 / Überwachung und Sanktionen



Problemstellung

Grundlage für einen sicheren Verkehr ist die gegenseitige Rücksichtnahme und die Einhaltung der Verkehrsregeln. In einem auf Selbstverantwortung gegründeten Gemeinwesen ist jeder Einzelne gefordert, sich innerhalb dieser Regeln zu bewegen. Dennoch trägt ein spürbares Maß an Kontrolle und Sanktionierung dazu bei, dass Verkehrsregeln eingehalten werden.

Kontrollen sollten nicht inflationär erfolgen sondern in Relation zur Verkehrsgefährdung stehen und deshalb schwerpunktmäßig an Gefahrenstellen stattfinden, um Einsicht und Akzeptanz nicht zu gefährden. Angemessenheit im Verhältnis zum Grad der Gefährdung gilt gleichermaßen auch für Sanktionen. Rasen und Drängeln sind keine „Kavaliersdelikte“ und sollten spürbare Konsequenzen nach sich ziehen.

Die modernen Informationssysteme erlauben heute eine immer lückenlosere Überwachung. Etwa mittels automatischer Erfassung der Kennzeichen aller vorbeifahrenden Fahrzeuge zum Abgleich mit verschiedenen Datenbanken oder mittels der Vollerhebung aller Fahrzeugbewegungen auf Streckenabschnitten zur Ermittlung von Geschwindigkeitsverstößen („Section Control“). Solche und ähnliche Systeme stehen in Konflikt mit dem Datenschutz und dem verfassungsmäßigen Recht auf informationelle Selbstbestimmung. Diese Eingriffe sind nicht notwendig, weil es effiziente Messverfahren zur Steigerung der Verkehrssicherheit gibt, die ohne Eingriffe in geschützte Grundrechtpositionen oder rechtsstaatliche Verfahrensgrundsätze auskommen.

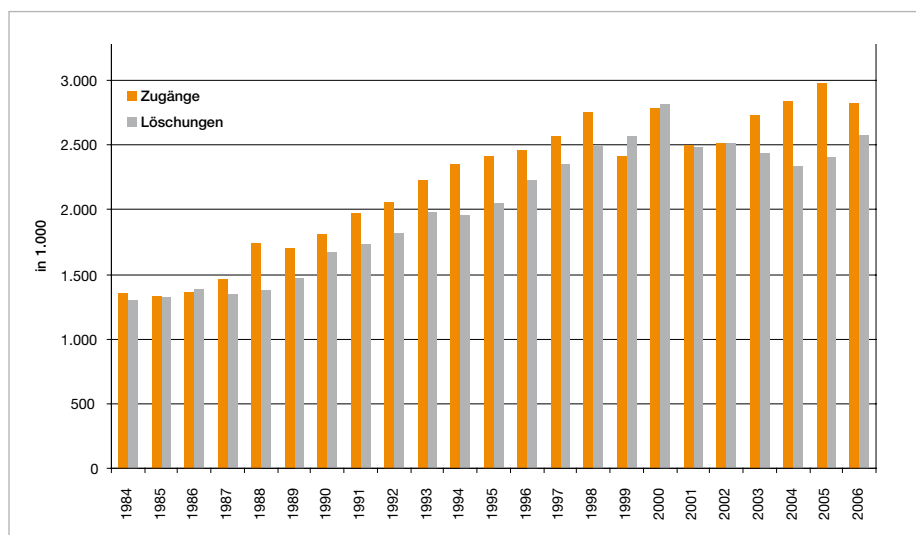


Was macht der ADAC?

Der ADAC klärt die Verkehrsteilnehmer über seine Informationskanäle – wie die Motorwelt – über die Wichtigkeit von partnerschaftlichem Verhalten und Beachtung der Regeln auf. Er setzt sich für eine wirksame Verkehrsüberwachung ein, die aber verhältnismäßig und nachvollziehbar sein muss. Dazu nimmt er über Fachgremien und Stellungnahmen Einfluss auf die Gesetzgebung und Rechtsprechung. Seinen Mitgliedern bietet der ADAC eine kostenlose juristische Erstberatung an und er unterstützt Musterprozesse.

Was fordert der ADAC?

- Verkehrsüberwachung schwerpunktmäßig an Gefahrenstellen durchführen und Regelverstöße angemessen zur Verkehrsgefährdung sanktionieren.
- Abkehr der Bundesländer von verdachtslosen und generellen Kontrollen (Kennzeichen-Screening, Section Control).



Quelle: Kraftfahrt – Bundesamt 1990, 2007

<< Zugänge und Löschungen der im Zentralregister erfassten Personen

07 / Pkw- und Motorradsicherheit



7.1 Fahrerassistenzsysteme

Problemstellung

Die Entwicklung der Fahrerassistenzsysteme hat für die Autofahrer nicht nur einen Zuwachs an Komfort mit sich gebracht, sondern auch die Verkehrssicherheit spürbar verbessert.

Besonders positive Beispiele stellen hier Fahrstabilitätssysteme wie etwa ESP® dar. Sie helfen, schwere Schleuderunfälle um rund zwei Drittel zu verhindern und schließen damit eine wichtige Lücke zur passiven Sicherheit, die erst greifen kann, wenn es zum Unfall kommt. Bei Vollausstattung mit solchen Systemen würden nach ADAC-Berechnungen jährlich mindestens 525 Menschen weniger auf deutschen Straßen sterben.

Die Ausrüstungsquote von Neuwagen mit einer Stabilitätskontrolle lag in der EU im Jahr 2007 allerdings gerade mal bei 46%.

Nur 15 bis 30% der Klein- und Kleinwagen, die oft von jungen Fahrern mit wenig Fahrpraxis gefahren werden, sind mit solchen Systemen ausgestattet. Dem trägt die EU nun Rechnung: Ab 2011 müssen alle neuen Fahrzeugmodelle mit einem Fahrstabilitätssystem ausgestattet sein, nachdem eine Selbstverpflichtung der Industrie bei der problematischen Zielgruppe der kleineren Fahrzeuge und Transporter die Erwartungen nicht erfüllt hat.

Was macht der ADAC?

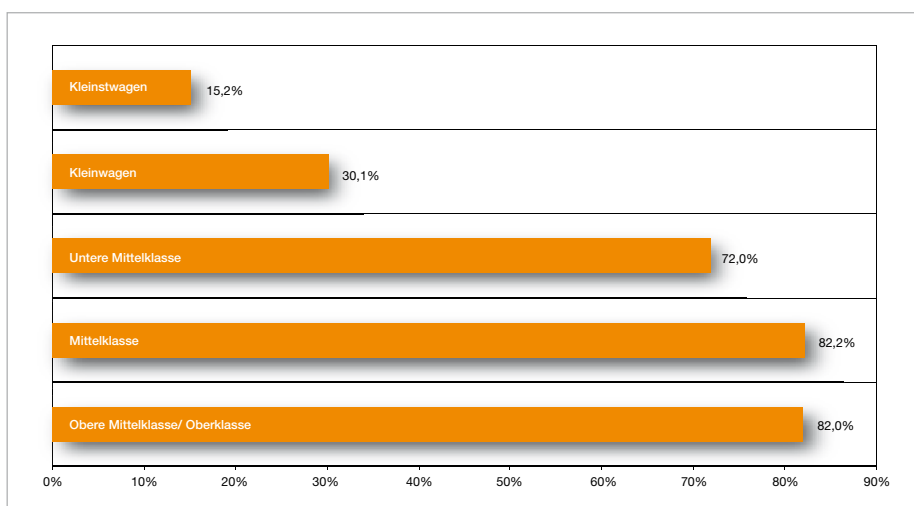
Der ADAC vertritt die Interessen der Verbraucher gegenüber den Herstellern und dem Gesetzgeber. Er begleitet die Weiterentwicklung auf dem Gebiet der Fahrerassistenz kritisch positiv, hinterfragt, testet, prüft und erarbeitet Vorschläge. Schon seit Jahren tritt der Club dafür ein, dass jedes Fahrzeug mit einer Stabilitätskontrolle ausgerüstet wird.

Was fordert der ADAC?

- Rasche Verabschiedung einer Vorschrift zur Einführung von Fahrstabilitätssystemen in der EU.
- Entlastung der Fahrer durch gezielte Informationen.
- Einfache Bedienung der Fahrerassistenzsysteme, verständliche Anleitungen.
- Hohe Ausfallsicherheit und Zuverlässigkeit.
- Keine Bevormundung oder Einengung der Entscheidungsspielräume.
- Die Verfügbarkeit von elektronischen Ersatzteilen über den Produktionszyklus hinaus.



Quelle: Continental Corporation



Quelle: ADAC Motorwelt

<< ESP®-Ausrüstung nach Wagenklasse, 2006



Problemstellung

Die Entwicklung der passiven Sicherheit von Pkw in den letzten 20 Jahren ist beeindruckend. Neben einer steifen Fahrgastzelle zur Vermeidung von Einklemmungen und Verletzungen, haben sich wirkungsvolle Rückhaltesysteme mit Gurtstraffern, Gurtkraftbegrenzern und Airbags etabliert. Ein weiteres Feld der passiven Sicherheit ist die Crash-Kompatibilität. Heute findet man bei Pkw häufig gefährliche Fahrzeugfrontstrukturen. Deshalb sollen zukünftig die Insassen des gegnerischen Fahrzeuges im Falle eines Unfalles besser geschützt werden. Um dies zu erreichen, muss die Fahrzeugfront von großen, schweren Fahrzeugen so konstruiert werden, dass ausreichend Energie absorbiert werden kann.

Ein überproportional hoher Anteil aller getöteten Pkw-Insassen ist nicht adäquat gesichert, obwohl auf den Vordersitzen ca. 95 % der Insassen den Gurt angelegt haben sollen. Da der Gurt immer noch Lebensretter Nr. 1 ist, würde eine 100 % ige Angurtquote ca. 15 % weniger schwer verletzte oder getötete Pkw-Insassen bedeuten.

Die Angurtquote auf den Rücksitzen ist deutlich niedriger als auf den Frontsitzen. Die Aufprallenergie einer nicht angegurteten Person entspricht bei einer Frontalkollision mit 50 km/h mehreren Tonnen. Aus diesem Grund können auch angegurtete Insassen durch den Aufprall nicht angegurteter Insassen schwer verletzt werden.

Neben der unbefriedigenden Gurtanlagequote stellt die unsachgemäße Sicherung von Kindern ein weiteres Problem dar. Auch der richtige Umgang mit Airbags (ausreichender Abstand, keine Gegenstände zwischen Airbag und Körper) sowie



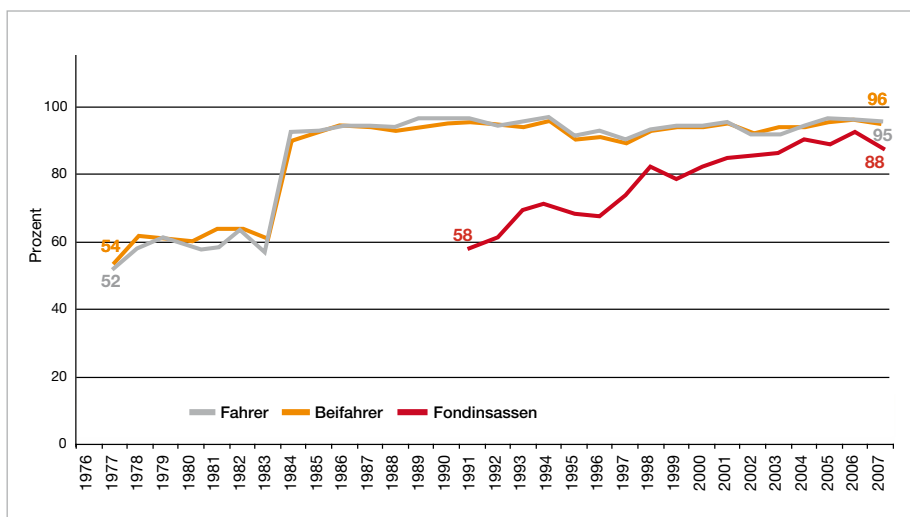
die richtige Sicherung von Schwangeren sind beim Autofahrer noch wenig bekannt. Ein Frontairbag entfaltet sich mit einer Geschwindigkeit von ca. 250 – 300 km/h und erreicht nur zusammen mit dem Gurt eine optimale Wirkung, durch die ca. 60 % aller schweren Verletzungen und Todesfälle vermieden werden können.

Was macht der ADAC?

Der ADAC führt seit mehr als 20 Jahren Crashtests durch, um den Insassenschutz weiter zu verbessern. Er publiziert Aufklärungsmaterial (z.B. zu Kindersitzen, zur richtigen Sicherung der Insassen) und veranstaltet Expertenworkshops. Neben einer ständigen Weiterentwicklung bestehender Testprozeduren und Bewertungskriterien entwickelt der ADAC eigene Testverfahren und Prüfkriterien im Rahmen seiner Verbraucherschutzarbeit.

Was fordert der ADAC?

- Verbesserungen im Bereich der Crash-Kompatibilität und der passiven Sicherheit von Fahrzeugen.
- Bessere Aufklärung von Pkw-Insassen über die richtige Insassensicherung.
- Moderne Systeme (z.B. Rücksitzsensoren, bessere Kopfstützen) für jeden Pkw, um die Angurtquote und die Sicherheit für Insassen zu erhöhen.
- Einbau verbesserter Airbagsysteme (Out-of-Position-Sensor) in allen Fahrzeugen.



Quelle: Statistisches Bundesamt



ADAC-Crashtest-Zentrum in Landsberg

07 / Pkw- und Motorradsicherheit



7.3 Fußgänger- und Radfahrschutz

Problemstellung

Für Automobilbauer steht der Eigenschutz der Fahrzeuginsassen naturgemäß im Vordergrund. Der schwache Unfallpartner darf darüber jedoch nicht vergessen werden, schließlich sterben über 1.100 Fußgänger und Radfahrer jährlich auf Deutschlands Straßen bei Unfällen mit Fahrzeugen. Pkw und Nutzfahrzeuge müssen folglich so konzipiert werden, dass sie über eine gute Rundumsicht verfügen, im vorderen Wagenbereich (Stoßfänger, Motorhaube, Frontscheibe) Deformationszonen besitzen, keine gefährlichen Fahrzeugfrontstrukturen aufweisen und durch eine entsprechende geometrische Gestaltung die Unfallschwere minimieren.

Auch neuartige aktive Systeme, die bei Kollisionsgefahr automatisch bremsen oder die Motorhaube anheben, um den Aufprall weniger gefährlich zu gestalten, haben das Potential, den Fußgänger- und Radfahrschutz zu verbessern.

Die Wichtigkeit des Fußgängerschutzes hat mittlerweile auch der Gesetzgeber erkannt. So müssen neue Fahrzeugmodelle (bis 2,5t zulässigem Gesamtgewicht) entsprechende Testverfahren bestehen, um für den Straßenverkehr zugelassen zu werden. Allerdings sind die Anforderungen geringer als bei Verbraucherschutztests und betreffen noch nicht die gesamte Fahrzeugfront. Kritisch anzumerken ist, dass bestimmte Fahrzeugtypen (z.B. Geländefahrzeuge), die häufig über ein zulässiges Gesamtgewicht von 2,5t verfügen, von dieser Regel ausgeschlossen sind, obwohl sie durch ihre Kontur für Fußgänger und Radfahrer besonders gefährlich sind.

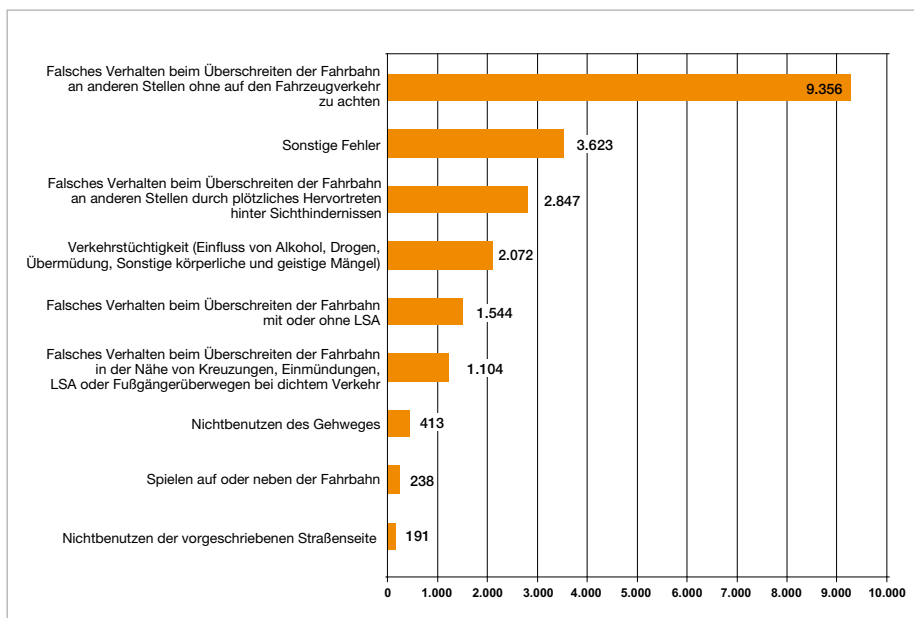
Was macht der ADAC?

Der ADAC führt im Rahmen seiner Verbraucherschutz-Aktivitäten neben eigenen Versuchen zum Fußgängerschutz auch Tests im Rahmen von Euro NCAP an neuen Pkw-Modellen durch. Er konnte dabei durchsetzen, dass Pkw zukünftig nur dann die maximale Punktzahl von fünf Sternen für die Fahrzeugsicherheit erhalten, wenn Sie auch im Bereich der Fußgängerschutzprüfung mit einem guten Ergebnis abschließen.

Gegenstand des ADAC-Autotest mit mehr als 170 Fahrzeugen im Jahr ist auch die Rundumsicht. Dabei wird die „Wahrnehmungssicherheit“ der Fahrzeuge bewertet – ein wichtiges Kriterium der aktiven Sicherheit.

Was fordert der ADAC?

- Alle Pkw, z.B. auch Geländefahrzeuge, müssen die gesetzlichen Bestimmungen zum Fußgängerschutz erfüllen.
- Entwicklung aktiver Systeme wie etwa die Nahfelderkennung mit Notbremsfunktion oder aktive Haubensysteme für Pkw.
- Optimierung von Pkw-Fronten bezüglich Steifigkeit und geometrischer Form.
- Verbesserung der Übersichtlichkeit im Bereich der A-Säulen.



<< Fehlverhalten der Fußgänger im Straßenverkehr 2007 – Verunglückte insgesamt nach Unfallursachen



Problemstellung

Die Begeisterung fürs Motorradfahren ist groß – und leider auch die Zahl der Unfallopfer. Während die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland seit Jahren stetig zurück geht, stagniert sie bei den Motorradfahrern auf einem hohen Niveau bei teilweise mehr als 800 getöteten Personen pro Jahr. Ein Blick auf die durchschnittliche jährliche Fahrleistung verdeutlicht mögliche Hintergründe.

Während es immer mehr Motorräder gibt – seit 1990 erhöhte sich deren Zahl um 43% auf knapp 4 Millionen – ging die durchschnittliche jährliche Fahrleistung von 4.100 km auf 3.300 km (-20%) zurück. Nach Ansicht des ADAC ein klares Indiz, dass vielen Fahrern die Fahrpraxis zum sicheren Führen der Maschine fehlt. Am meisten gefährdet sind Männer zwischen 35 und 55 Jahren (38% der getöteten Motorradfahrer) und Fahrer neuer Maschinen, die ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko im Vergleich zu Besitzern älterer Zweiräder haben. Zudem weist die Straßeninfrastruktur Mängel auf und berücksichtigt die Bedürfnisse der „Minderheit“ Motorradfahrer nicht ausreichend. So fehlt oftmals eine sichere Seitenraumgestaltung, Fahrbahnen sind nicht ausreichend griffig und Sichtverhältnisse ungenügend.

Was macht der ADAC?

Der ADAC analysiert die Unfallursachen und Sicherheitsprobleme bei Motorradfahrern, gibt Tipps für die Fahrer und macht Vorschläge für mehr Sicherheit an die Politik und Straßenverwaltungen. Seit 2006 führt der ADAC eine Kampagne für mehr Motorradsicherheit durch, in deren Rahmen Presse-, Motorwelt- und Drittzeitschriften-Berichte

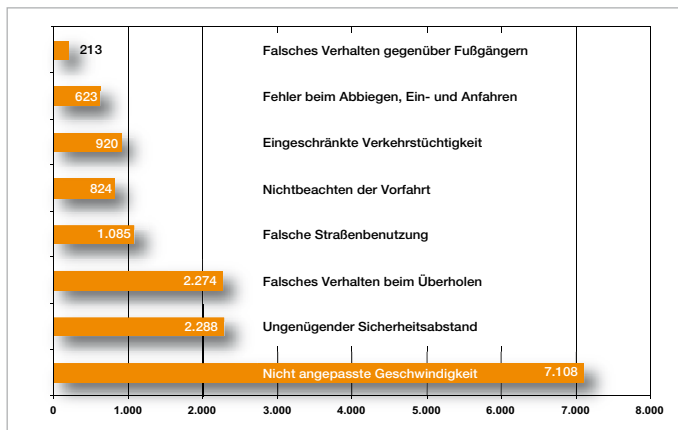


mit Sicherheitsthemen für Motorradfahrer publiziert wurden. Für Biker gibt es außerdem ein Falblatt mit den wichtigsten Empfehlungen sowie eine umfangreiche Online-Beratung zu allen Sicherheitsthemen.

Der ADAC beteiligt sich daneben an der Entwicklung eines Verfahrens zur Sicherheitsüberprüfung von Straßen unter besonderer Berücksichtigung der Motorradsicherheit im Rahmen des Straßentests „EuroRAP“ und hat dazu mehrere Hundert Behördenvertreter in Workshops des Clubs geschult. Nicht zuletzt bietet der ADAC zielgruppenspezifische Fahrsicherheitstrainings für die Zweiradfahrer an.

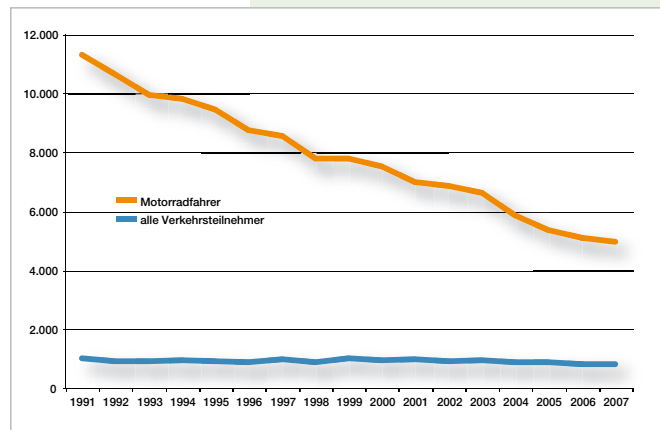
Was fordert der ADAC?

- Rücksicht geht vor! Pkw und Motorradfahrer müssen die Eigenschaften der jeweils anderen Gruppe stärker beachten.
- Serienmäßige Ausstattung aller Motorräder mit ABS.
- Ein regelmäßiger Frühjahrscheck von Motorrad und Zubehör sowie ein Sicherheitstraining sind dringend zu empfehlen.
- Verstärkte Nachrüstung von Schutzplanken mit Unterfahrschutz.
- Bessere Kennzeichnung gefährlicher Strecken.
- Rasche Beseitigung schadhafter Fahrbahnbeläge.
- Durchführung von Sicherheitsprüfungen für typische Motorradstrecken (einschließlich Maßnahmenumsetzung).



Quelle: Statistisches Bundesamt

^ **Hauptursachen für Motorradunfälle 2007**
innerhalb und außerhalb von Ortschaften



Quelle: Statistisches Bundesamt

^ **Entwicklung der tödlich**
Verunglückten in Deutschland

08 / Lkw-Sicherheit



8.1 Lkw-Rastanlagen

Problemstellung

Der Straßengüter-Fernverkehr ist in den letzten Jahrzehnten dramatisch angewachsen und mit ihm der Bedarf an Lkw-Stellplätzen. Gerade einmal 21.000 ausgewiesene Stellplätze stehen derzeit an Tank- und Rastanlagen zu Verfügung, weitere 18.500 Stellplätze an Autohöfen.

Laut Bundesverkehrsministerium besteht aktuell ein Defizit von 14.000 Stellplätzen, Tendenz steigend angesichts der prognostizierten Zunahme des Straßengüter-Fernverkehrs um 84 % bis zum Jahr 2025.

Eine unhaltbare Situation mit gefährlichen Konsequenzen. Ein Blick in die Unfallstatistik zeigt, dass ein nicht unbeträchtlicher Anteil von tödlichen Unfällen auf Bundesautobahnen von übermüdeten Lkw- sowie Kleintransporterfahrern verursacht wird.

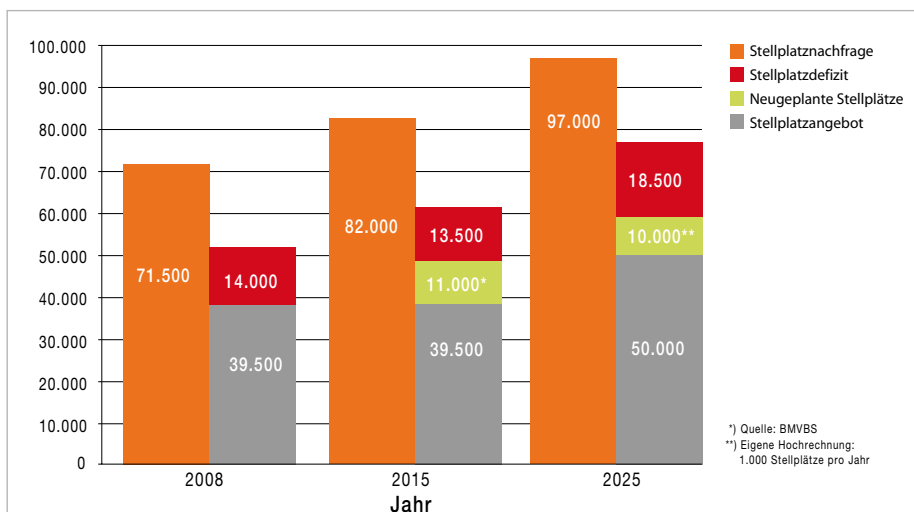
Was macht der ADAC?

Der ADAC engagiert sich mehrfach für eine Verbesserung der Stellplatzsituation in der Bundesrepublik. So hat die ADAC-Stiftung „Gelber Engel“ untersucht, inwieweit die Nutzung von bestehenden autobahnnahen Gewerbegebieten und die Erweiterung von Autohöfen sowie Rastanlagen geeignet sind, um das defizitäre Stellplatzangebot für Lkw abzubauen.

Des Weiteren beteiligt er sich an einem Pilotprojekt, in dem entlang eines Autobahnkorridors (A61 in Rheinland-Pfalz) alle zur Verfügung stehenden Lkw-Stellplätze dynamisch erfasst und teilweise sogar zur Reservierung freigegeben werden sollen. Nicht zuletzt setzt sich der ADAC im Rahmen des europäischen Projektes SETPOS für die Einrichtung gesicherter Stellplätze für Lkw ein und beteiligt sich an der konzeptionellen Entwicklung eines europäischen Informations- und Reservierungssystems.

Was fordert der ADAC?

- Die Länder-Straßenbauverwaltungen sollen zeitnah alle zusätzlichen Lkw-Stellplatzpotenziale auf unbewirtschafteten Rastanlagen nutzen und in das vorhandene Stellplatzangebot integrieren.
- Untersuchung von Optimierungsmöglichkeiten bei vorhandenen Pkw-Stellflächen („Parkmobilchecks“) zur Schaffung zusätzlicher Stellplätze für Lkw im Rahmen eines Forschungsprojektes.
- Konsequente Nutzung brachliegender Konversionsflächen als Notparkplätze für Lkw.
- Ausschöpfen des Telematik-Potenzials zur intelligenten Nutzung von Parkraumkapazität.
- Rastanlagen sollten grundsätzlich nach dem neuen FGSV-Regelwerk „Richtlinien für Rastanlagen an Straßen“ gestaltet werden.



<< Entwicklung des Lkw-Stellplatzbedarfs:
 Optimistischer Ansatz mit einem
 angenommenen Nachfragezuwachs
 von 1.500 Stellplätzen pro Jahr



Problemstellung

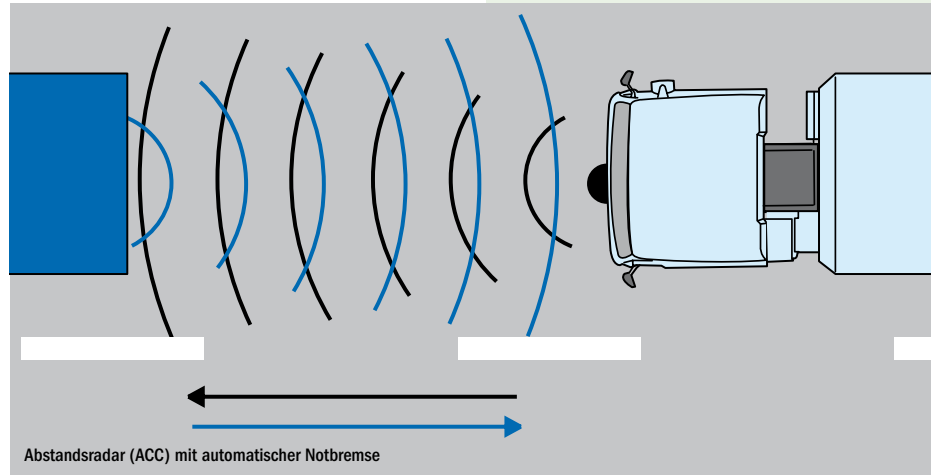
Unfälle mit Lkw laufen selten glimpflich ab, besonders für beteiligte Pkw- und Zweiradfahrer sowie für Fußgänger. So verwundert es kaum, dass bei über 36.000 Lkw-Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2007 fast 1.100 Menschen getötet wurden.

Zu den Hauptunfallursachen zählen der zu geringe Abstand und das unkontrollierte Verlassen der Fahrspur. Durch den Einsatz von Abstandsradar (ACC) mit automatischer Notbremse oder Spurhalteassistenten (LDW – Lane Departure Warning) mit automatischer Lenkkorrektur ließen sich Unfälle mit Lkw-Beteiligung deutlich reduzieren.

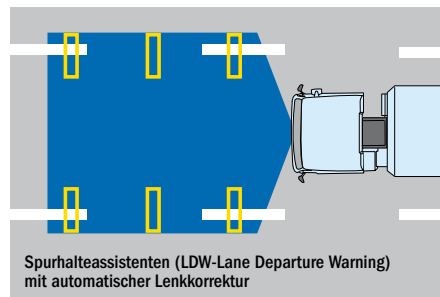
ACC hilft, zu geringe Abstände zu vermeiden und könnte – ergänzt um ein Notbremssystem – bis zu 88 % aller Lkw-Auffahrunfälle auf Autobahnen verhindern oder deren Folgen mindern. LDW hingegen erreicht ein Unfallvermeidungspotential von bis zu 72 % bei Lkw-Unfällen durch spurversetztes Fahren oder unbeabsichtigtes Verlassen des Fahrstreifens. Ebenfalls präventiv wirken elektronische Stabilitätsprogramme wie etwa ESP®. Fahrzeuge, die beim Gegenlenken oder bei zu hoher Geschwindigkeit in Kurven ins Schleudern geraten, werden damit stabilisiert, wodurch die Anzahl der daraus resultierenden Unfälle deutlich gesenkt wird.

Was macht der ADAC?

Der ADAC testet regelmäßig aktuell verfügbare Fahrerassistenzsysteme auf Praktikabilität und Wirksamkeit und beurteilt deren Beitrag für die Verkehrssicherheit. Neben den etablierten anspruchsvollen ADAC-Ausweichtests werden auch weitere Testanordnungen und Prüfkriterien entwickelt.



Quelle: MAN



Quelle: MAN

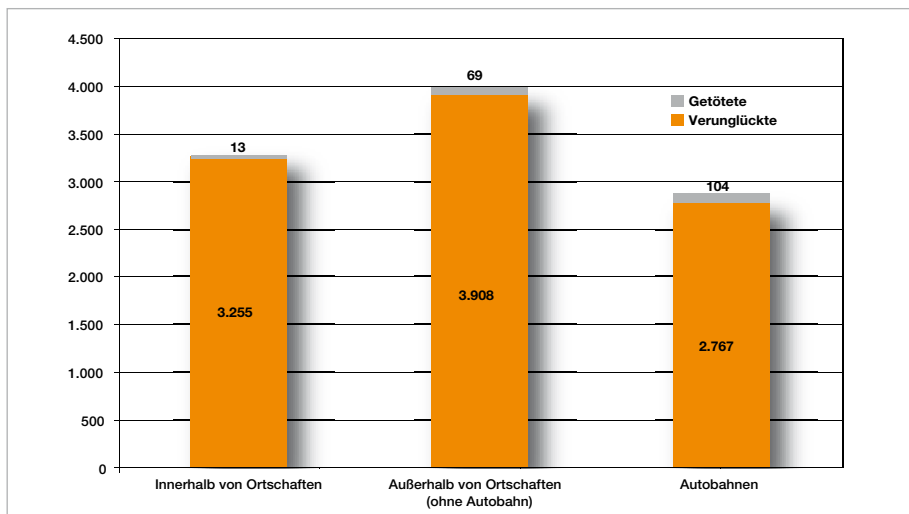
Auf verkehrspolitischer Ebene vertritt der ADAC die Interessen der Verbraucher gegenüber den Herstellern und dem Gesetzgeber. Er nimmt damit Einfluss auf künftige europäische und nationale Regelungen und stellt Forderungen für den Einsatz von technischen Assistenzsystemen für Lkw auf, um die Anzahl der Lkw-Unfälle reduzieren und bestehende Sicherheitsprobleme effektiv lösen zu können. Die EU-Kommission hat nun zentrale Forderungen des ADAC umgesetzt: Sie schreibt ab 2012 ESP und ab 2016 Spurassistenten sowie Abstandsradar für Lkw verpflichtend vor.



Quelle: MAN

Was fordert der ADAC?

- Serienmäßige Ausstattung aller Lkw mit Abstandsradar und Notbremsfunktion, Spurhalteassistenten und elektronischen Stabilitätsprogrammen.
- Weiterentwicklung der Systeme, um etwa die Erkennung stehender Hindernisse zu verbessern.



Quelle: Statistisches Bundesamt

<< Verunglückte Lkw-Fahrer nach Ortschaften 2007

08 / Lkw-Sicherheit



8.3 Toter Winkel

Problemstellung

Wer kennt es nicht, das unangenehme Gefühl, rechts neben einem abbiegewilligen Lkw zu stehen. Nicht von ungefähr weisen die Unfallstatistiken für Deutschland jährlich etwa 135 Unfälle aus, an denen rechts abbiegende Lkw mit mehr als 3,5t Gesamtgewicht und ungeschützte Verkehrsteilnehmer beteiligt sind.

Zweiradfahrer, Radfahrer, Fußgänger und Rollstuhlfahrer werden leicht im Toten Winkel übersehen, können so unter das schwere Fahrzeug geraten und überrollt werden.

Insbesondere Kinder und jugendliche Radfahrer sind hier betroffen, da sie die vielfältigen Gefahren des Stadtverkehrs nur ungenügend wahrnehmen und beurteilen können.



Was macht der ADAC?

Der ADAC beschäftigt sich schon seit vielen Jahren mit der Problematik des Toten Winkels. Er setzt sich für die Interessen seiner Mitglieder über die unterschiedlichsten Medien ein. Dazu gehören die Motorwelt, diverse Flyer, Broschüren und Pressemitteilungen.

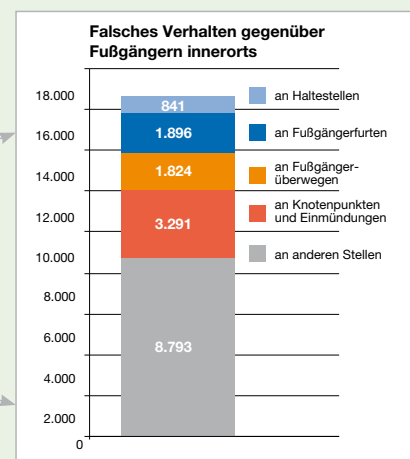
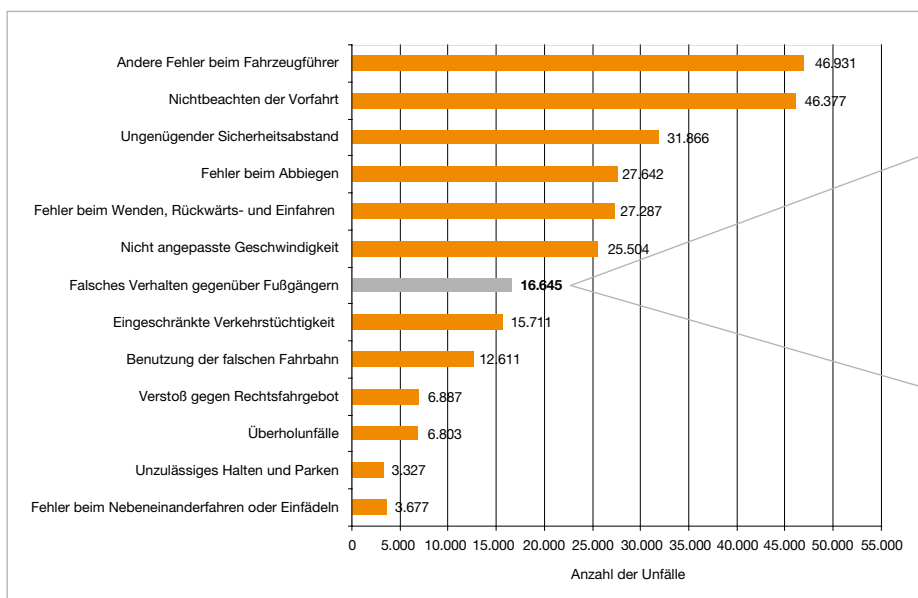
Die Mitarbeit am Richtlinienwesen und Durchführung von Fachgesprächen mit Experten bildet die dafür nötige fachliche Grundlage. Darüber hinaus sind auch die Regionalclubs bei diesem Thema aktiv, indem sie Aktionen zum Toten Winkel durchführen, um insbesondere Kindern die Gefahren durch abbiegende Lkw zu verdeutlichen.

Der ADAC hat sich außerdem erfolgreich dafür eingesetzt, dass alle Lkw, für die verbesserte Weitwinkelspiegel angeboten werden, umgehend umgerüstet werden.



Was fordert der ADAC?

- Verwendung spezieller Kamerasysteme, die auch den rückwärtigen Fahrzeugbereich einsehbar machen.
- Korrekte Einstellung der Spiegel durch den Fahrer, damit das Sichtfeld um den Lkw möglichst groß ist.
- Einbau von Abbiegeassistenten, die den Fahrer optisch und akustisch warnen, wenn Personen sich seitlich oder vor dem Lkw befinden. Ein entsprechendes System hat zum Beispiel MAN entwickelt, das 2009 mit dem ADAC-Innovationspreis „Gelber Engel“ ausgezeichnet wurde.



<< Ursachen von Straßenverkehrsunfällen 2007
– Unfälle mit Personenschaden innerorts –



Problemstellung

Das „höher – weiter – schneller“ unserer Zeit macht auch vor dem Straßengüter-Fernverkehr nicht halt. Seit geraumer Zeit fordern Interessenverbände, die derzeit zulässigen Maße und Gewichte für Lkw auf 25,25 m Länge und bis zu 60t Gesamtgewicht zu erhöhen. Die StVZO und EU-Richtlinie 96/53/EG erlauben auf deutschen Straßen bisher nur Längen von 18,75 m und ein Gesamtgewicht von 40t.

Wie auch eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen feststellt, würden XXL-Fahrzeuge zweifelsfrei erhebliche verkehrs- und bautechnische Probleme bedeuten, ganz abgesehen von einer signifikanten Gefährdung der Verkehrssicherheit (z.B. durch längere Überholvorgänge, größere Aufprallenergie bei Unfällen, verzögerte Räumzeiten an Kreuzungen und Bahnübergängen).

Laut einer ADAC-Mitgliederumfrage sind 75% der Teilnehmer gegen die Einführung von XXL-Trucks. Im Oktober 2007 hat die Verkehrsministerkonferenz beschlossen, auch in Zukunft keine 60t schweren und 25,25 m langen XXL-Trucks auf deutschen Straßen zuzulassen.

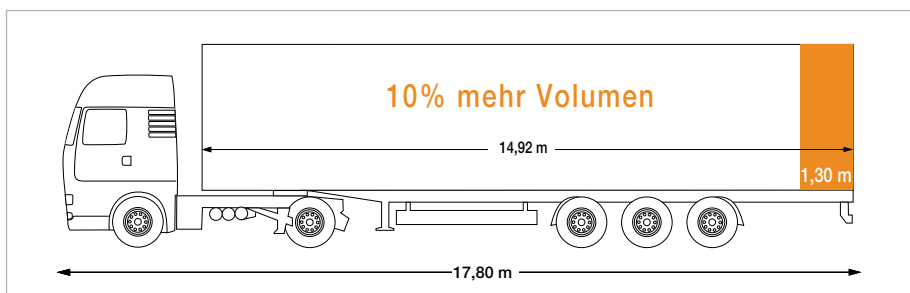


Was macht der ADAC?

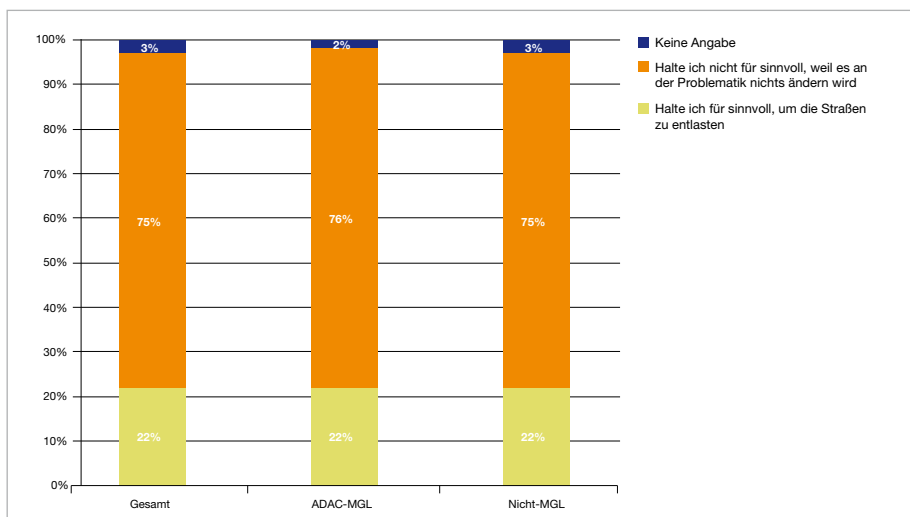
Der ADAC zieht Experten zu Rate und erarbeitet gemeinsam Richtlinien, um die Verkehrssicherheit im Interesse seiner Mitglieder zu wahren bzw. zu erhöhen. Medien wie die Motorwelt, Broschüren und Pressemitteilungen sorgen für eine breite Öffentlichkeitsarbeit. Ziel ist es, die flächendeckende Einführung von längeren und schwereren Nutzfahrzeugen in Deutschland aus Gründen der Verkehrssicherheit und zum Erhalt der Verkehrsinfrastruktur zu verhindern.

Was fordert der ADAC?

- Keine Zulassung von XXL-Fahrzeugen aus Gründen der Verkehrssicherheit und der enormen Belastung von Brücken und Straßen.
- Respekt der EU für die zunehmend ablehnende Haltung vieler EU-Staaten. Kein weiteres Forcieren der flächendeckenden Einführung von XXL-Fahrzeugen.



ADAC-Empfehlung: verlängerter Sattelaufleger



Quelle: ADAC

<< ADAC-Umfrage zum Thema: Sollen XXL-Trucks auf deutschen Straßen zugelassen werden? (n = 697 Mitglieder und 680 Nicht-Mitglieder)

08 / Lkw-Sicherheit



8.5 Heck-Unterfahrschutz

Problemstellung

Das Größen- und Kräfteverhältnis von Lkw und Pkw könnte nicht ungleicher sein. Im Falle eines Zusammenstoßes – so die amtliche Unfallstatistik – ist das Risiko tödlicher Verletzungen mehr als dreimal so hoch wie beim Unfall zwischen zwei Pkw.

Hauptproblem hierbei: Der gesamte Heck-Unterfahrschutz hält den auftretenden Belastungen durch einen Unfall nicht stand. Das führt dazu, dass der Pkw weit unter den Lkw gerät und oftmals die Fahrgastzelle beschädigt wird. Durch Verbesserungen des Heck-Unterfahrschutzes könnten bis zu 50 % der Getöteten und Schwerverletzten bei Auffahrunfällen zwischen Pkw und Lkw vermieden werden. Der Gesetzgeber hat 2007 die EG-Zulassungsrichtlinie für Heck-Unterfahrschutzsysteme mit der EU-Richtlinie (2006/20/EG) angepasst.

Was macht der ADAC?

Um zu zeigen, welche Auswirkungen die Einführung der EG-Richtlinie auf das Unfallgeschehen hat, führte der ADAC Crashtests durch. Diese zeigen, dass selbst ein Unterfahrschutzsystem, welches



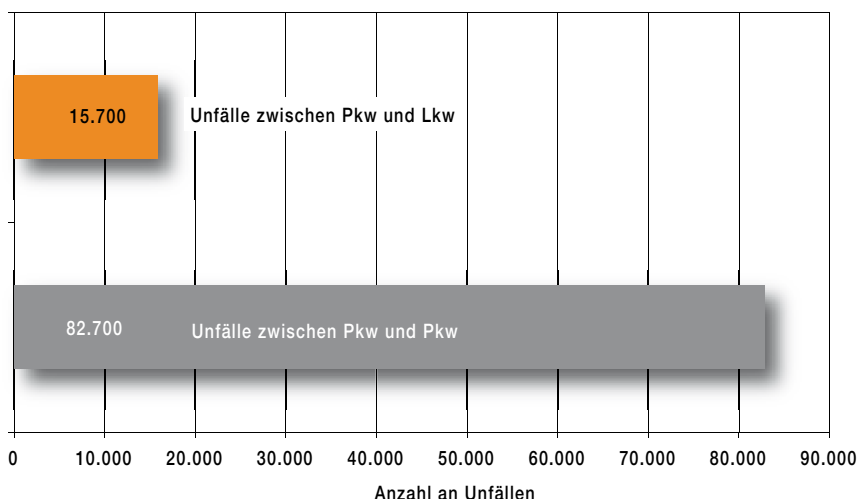
die neuen EU-Richtlinien erfüllt, Pkw-Insassen nicht vor lebensbedrohlichen Verletzungen schützen kann. Der Pkw rutscht weit unter den Lkw. Dies hat zur Folge, dass die Fahrgastzelle bis zu den hinteren Türen komplett zerstört wird.

Dagegen kann der vom ADAC vorgeschlagene stabilisierte Unterfahrschutz mit geringerer Bodenfreiheit die Wucht des Aufpralls abfangen und die Knautschzone des Pkw wirken lassen. Die Bordwand des Lastwagens berührt die Fahrgastzelle nicht.



Was fordert der ADAC?

- Änderung der Richtlinie 2006/20/EG hinsichtlich der folgenden Punkte:
 - > Anhebung der statischen Prüflasten für die Zulassung von Unterfahrschutzsystemen.
 - > Der Unterfahrschutz sollte möglichst nah am Heck des Lkw angebracht werden.
 - > Reduktion der zulässigen Höhe für einen Heck-Unterfahrschutz auf weniger als 55 cm.
 - > Zusätzlich am Heck angebrachte Gegenstände oder Arbeitsmaschinen, wie etwa Gabelstapler oder Hebekräne, müssen vom Heckunterfahrschutz abgedeckt werden.
- Bessere Sichtbarkeit von Lkw bei Nacht durch den Einsatz von retroreflektierenden Folien oder entsprechender Beleuchtung.



Quelle: Statistisches Bundesamt

<< Unfälle mit Personenschaden 2006

09 / Innerortsstraßen

9.1 Verkehrsberuhigung in Wohngebieten



Problemstellung

Etwa zwei Drittel aller Unfälle mit Personenschaden ereignen sich in Ortschaften. Bei etwa 230.000 Unfällen wurden dort 2007 mehr als 1.300 Personen tödlich verletzt. Oftmals sind Fußgänger und Radfahrer – vor allem die jüngsten und ältesten – beteiligt. Kollidieren sie mit einem Kfz, so hat die Fahrgeschwindigkeit einen wichtigen Einfluss auf die Schwere der Unfälle.

In den 90er Jahren hat man deshalb damit begonnen, zum Schutz der Fußgänger und Radfahrer in Wohngebieten Tempo 30-Zonen einzurichten. Während diese damals häufig nur dort ausgewiesen und baulich eingerichtet wurden, wo sie auch tatsächlich angemessen waren, können Kommunen seit der StVO-Novelle von 2001 Tempo 30-Zonen nun auch unter erleichterten Bedingungen ausweisen. Heute müssen Autofahrer innerhalb geschlossener Ortschaften abseits der Vorfahrtstraßen grundsätzlich mit Tempo 30-Zonen rechnen. Bauliche Veränderungen, die dem Autofahrer deutlich signalisieren, dass er sich in einer Tempo 30-Zone befindet, sind indes nicht mehr notwendig. Dies hat zur Folge, dass Tempo 30-Zonen häufig nicht erkannt werden, dort die Kfz-Fahrgeschwindigkeiten teilweise deutlich zu hoch sind und der Ruf nach neuen Instrumenten der Verkehrsberuhigung immer lauter wird.

Einen weiteren Ansatz zur Verkehrsberuhigung in Ortschaften könnte „Shared Space“ darstellen. Dabei handelt es sich um ein Konzept zur städtebaulichen Aufwertung von Plätzen und kurzen Straßenabschnitten, bei dem alle Verkehrsflächen niveaugleich gestaltet werden und alle Verkehrsteilnehmer über einen „gemeinsamen“ Verkehrsraum verfügen. Durch die neue Straßenraumaufteilung sollen Fußgänger- und Radfahrer mehr Raum bekommen und Autofahrer durch eine entsprechende Straßengestaltung auch ohne Verkehrszeichen zu angepassten Fahrgeschwindigkeiten bewogen werden.

Was macht der ADAC?

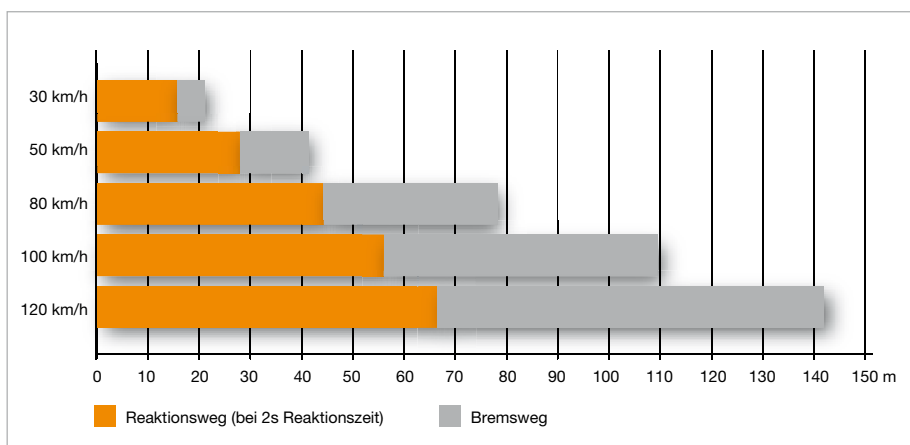
Seit vielen Jahren kümmert sich der ADAC um die Verkehrssicherheit in den Städten und Gemeinden. Bereits seit Anfang der 90er Jahre propagiert er den sinnvollen Einsatz von Tempo 30-Zonen in Wohngebieten und zeigt in der „Tempo 30“-Broschüre, wie Verkehrsberuhigung effizient und kostengünstig in die Praxis umgesetzt werden kann.

Der jüngste ADAC-Städte Wettbewerb „Kinder sicher unterwegs in Städten“ stellte einer breiten Öffentlichkeit innovative Maßnahmen der Verkehrsberuhigung insbesondere in den Wohngebieten vor.



Was fordert der ADAC?

- Mehr Sensibilität und Transparenz der Kommunen bei der Verkehrsberuhigung unter Berücksichtigung des Grundsatzes „Einheit von Bau und Betrieb“ im Sinne der selbsterklärenden Straße. Kann dieser nicht erfüllt werden, sind bauliche Maßnahmen (z.B. Aufpflasterung) und Fahrbahnmarkierungen durchzuführen oder wechselseitiges Parken einzurichten.
- Auflösung diverser Widersprüche der aus dem Jahre 2001 stammenden Tempo 30-Regelung zur StVO, wie etwa die Möglichkeit, bei Busverkehr trotz flächenhafter „Rechts-vor-links-Regelung“ eine Vorfahrtstraße zuzulassen.
- Verstärkte Nutzung des Tempo 30-Piktogramms zur Unterstützung des Zonenbewusstseins.



Quelle: bfu 2007

<< Anhalteweg bei verschiedenen Geschwindigkeiten auf trockener Fahrbahn

09 / Innerortsstraßen



9.2 Fußgänger und Radfahrer

Problemstellung

Viele Kommunen haben in den letzten Jahren erfreulicherweise große Anstrengungen unternommen, um die Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern. Dabei ging es weniger um den Ausbau von straßenbegleitenden Radwegen als vielmehr um die Anlage von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn oder gesicherten Querungsstellen an Knotenpunkten wie Fußgängerüberwegen oder Fußgängerfurten.

Trotz dieser Verbesserungen verunglückten im Jahr 2006 in Deutschland innerörtlich noch etwa 32.000 Fußgänger und 69.000 Radfahrer. Dabei hatten 26% der Fußgänger und 16% der Radfahrer das 15. Lebensjahr noch nicht vollendet. Als besonders unfallträchtig erwiesen sich für Fußgänger und Radfahrer gleichermaßen die Knotenpunkte. Insgesamt kam es an Fußgängerüberwegen zu knapp 5.000 Unfällen mit Personenschaden, 35 davon mit tödlichem Ausgang. An Ampeln waren es sogar 7.500 mit 89 tödlich verletzten Personen.

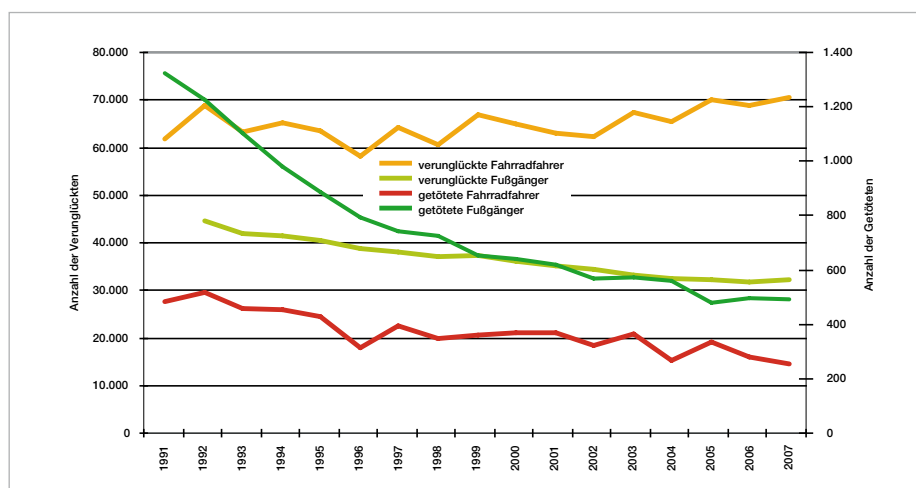
Was macht der ADAC?

Eine sicherere Verkehrsinfrastruktur für Fußgänger und Radfahrer gehört seit Jahrzehnten zu den besonderen Anliegen des ADAC. Das bedingt neben der kontinuierlichen Mitarbeit an den entsprechenden verkehrstechnischen Regelwerken eine aktive Öffentlichkeitsarbeit. So gibt der ADAC Kommunen in der Broschüre „Radverkehr in Städten und Gemeinden“ wichtige Hinweise zur sicheren Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten. Im Internet steht eine Checkliste zur richtigen Einrichtung von Fußgängerüberwegen zur Verfügung.

Darüber hinaus testet der ADAC Fuß- und Radverkehrsanlagen in deutschen Städten, um Defizite aufzuspüren und mustergültige Lösungen über die Motorwelt und Presse zu propagieren. Das gleiche Ziel verfolgen auch diverse Städtewettbewerbe zur Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr.

Was fordert der ADAC?

- Stärkere Orientierung an der StVO und an den entsprechenden Regelwerken bei der Planung von Fuß- und Radverkehrsanlagen durch die Kommunen. Grundsätzlich ist mehr auf den Sichtbarkeitsgrundsatz zu achten und das Motto „Besser keine Maßnahme als eine unsichere Lösung“ konsequenter zu berücksichtigen.
- Fokussierung der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit auf das Prinzip der Prävention mit verstärkten Sicherheits- und Betriebsaudits für Fuß- und Radverkehrsanlagen.
- Neben Verbesserungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur müssen – insbesondere zum Schutz von Kindern – verstärkt Aspekte aus Verkehrserziehung, Kommunikation und Städtebau in die kommunale Verkehrssicherheitsarbeit einfließen.
- Alle Verkehrsteilnehmer – auch die Radfahrer – müssen sich zur eigenen Sicherheit und zur Sicherheit der Anderen an die geltenden Verkehrsregeln halten.



<< Verunglückte Radfahrer und Fußgänger (innerorts)

Problemstellung

Die Definition von Lebensqualität schließt die Beschaffenheit eines Wohnumfeldes ganz wesentlich ein. Von der Zunahme des Verkehrs innerhalb der Ortschaften sind besonders Klein- und Mittelstädte betroffen, denn viel frequentierte Ortsdurchfahrten bedeuten eine erhebliche Belastung der Bevölkerung und ein beträchtliches Sicherheitsrisiko.

Ortsumgehungen entlasten die betroffenen Städte und Gemeinden vom Durchgangsverkehr und verbessern damit die Lebensverhältnisse durch Reduzierung von Lärm und Abgasen sowie durch Verminderung der Unfallgefahren. Sie ermöglichen gleichzeitig den Rückbau der Ortsdurchfahrt unter städtebaulichen Gesichtspunkten und erhöhen damit die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit. In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass durch den Bau von Ortsumgehungen die innerörtlichen Unfallzahlen um bis zu 80 % reduziert werden konnten.

Der Bau von Ortsumgehungen im Bundesfernstraßennetz ist eine verkehrssicherheitspolitische Notwendigkeit, die ihre Entsprechung im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) findet.

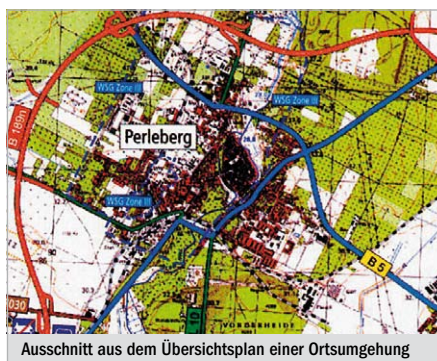
Insgesamt 850 Ortsumgehungen mit einem Investitionsvolumen von 11 Mrd. Euro weist der BVWP bis 2015 als vordringlich aus. Ein hehres Ziel, beträgt doch die Zahl der im Zeitraum 2001 bis 2007 realisierten Vorhaben gerade einmal 207. Will man die planerische und finanzielle Vorgabe des BVWP erfüllen, so bedarf es künftig wohl größerer Anstrengungen als bisher.



Was macht der ADAC?

Vielorts ist der ADAC an den Planungen von Ortsumgehungen und Ortsdurchfahrten beteiligt. Zudem ist er in lokalen Unfallkommissionen und Verkehrsschauen aktiv und arbeitet am Richtlinienwesen mit.

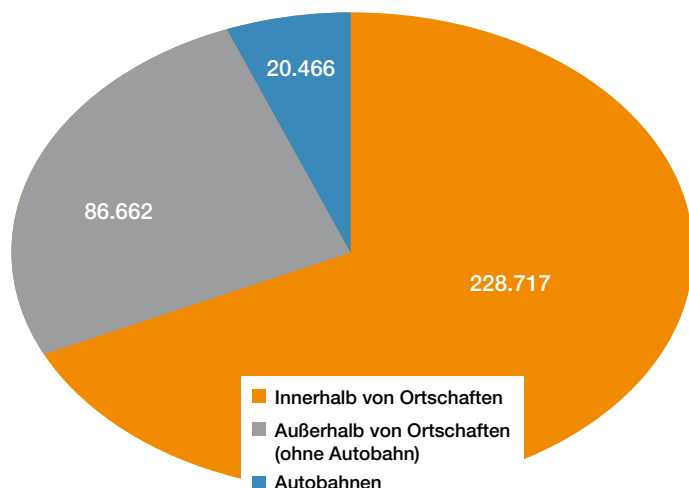
ADAC-Mitglieder finden fachlich fundierte Informationen zum Thema in der ADACmotorwelt. Die interessierte Öffentlichkeit wird darüber hinaus mit Aufklärungsmaterialien wie etwa Flyer, Broschüren und Pressemitteilungen informiert.



Ausschnitt aus dem Übersichtsplan einer Ortsumgehung

Was fordert der ADAC?

- Umsetzung aller 850 im Bedarfsplan stehenden Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs.
- Die Politik muss die finanzielle Ausstattung der Baulastträger gewährleisten.
- Vereinfachung des Planungsrechts für Ortsumgehungen, um die Zeiträume von der Planung bis zur Umsetzung zu beschleunigen.



10 / Außerortsstraßen



10.1 ADAC-Straßentest/EuroRAP

Problemstellung

Mehr als ein Viertel der tödlichen Straßenverkehrsunfälle in Deutschland sind Fahrunfälle mit anschließendem Anprall an Hindernisse, oftmals an Bäume.

Die Verbesserung der passiven Sicherheit von Straßen z.B. durch Fahrzeugrückhaltesysteme und Anpralldämpfer kann – neben sicheren Fahrzeugen und gut ausgebildeten Fahrern – einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der schweren Unfallfolgen leisten. Die sichere Gestaltung von Straßen und Straßenseitenräumen trägt damit wesentlich zu der angestrebten Halbierung der Zahl der Verkehrstoten in Europa im Zeitraum 2000 – 2010 bei.

Was macht der ADAC?

Der ADAC hat gemeinsam mit anderen europäischen Automobilclubs und einigen nationalen Straßenbauverwaltungen in 2001 das European Road Assessment Programm (EuroRAP) gestartet,

um die Verkehrssicherheit der Straßen zu erfassen und bekannt zu machen. Durch die systematische Auswertung von Unfalldaten wird das Unfallrisiko einer Straße ermittelt. Der Straßentest bewertet ihre Sicherheitsausstattung und -gestaltung im Rahmen von Befahrungen. Durch die Veröffentlichung von Sicherheitskarten wird das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer für gefährliche Streckenabschnitte geschärft, die Straßenbaubehörden erhalten Hinweise auf konkrete Verbesserungspotenziale.

Seit 2004 hat der ADAC 6.550 km Autobahnen und 11.250 km Bundes- und Landesstraßen untersucht. Die Ergebnisse werden regelmäßig in der ADACmotorwelt und im Rahmen der EuroRAP Publikationen veröffentlicht. Der ADAC beteiligt sich mit seinen internationalen Partnern an der Erstellung eines European Road Safety Atlas bis 2011.

Was fordert der ADAC?

- Die flächenhafte Sicherheitsanalyse von Straßennetzen nach der ESN 2003 oder der Methodik des EuroRAP Risk Rate Mapping muss durch die zuständigen Baulastträger regelmäßig durchgeführt werden. Unfallauffällige Abschnitte müssen gezielt untersucht und entschärft werden.
- Die abgestimmte Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS) muss dringend eingeführt und flächenhaft auch im Bestandsnetz angewendet werden.
- Planungsaudits nach ESAS 2002 gewährleisten den aktuellen Stand der Verkehrssicherheit bei allen Straßenneu- und -ausbaumaßnahmen. Sukzessive müssen auch Betriebsaudits im Bestandsnetz eingeführt werden.



Problemstellung

Fast drei Viertel aller Verkehrsunfälle mit anschließendem Aufprall an Bäumen ereignen sich auf Landstraßen. Obwohl die Zahl der Baumunfälle mit Personenschaden in den letzten 10 Jahren von 16.000 auf unter 14.000 zurückgegangen ist, besteht kein Grund zur Entwarnung. Schließlich kommen dabei immer noch 900 Personen im Jahr ums Leben.

Was macht der ADAC?

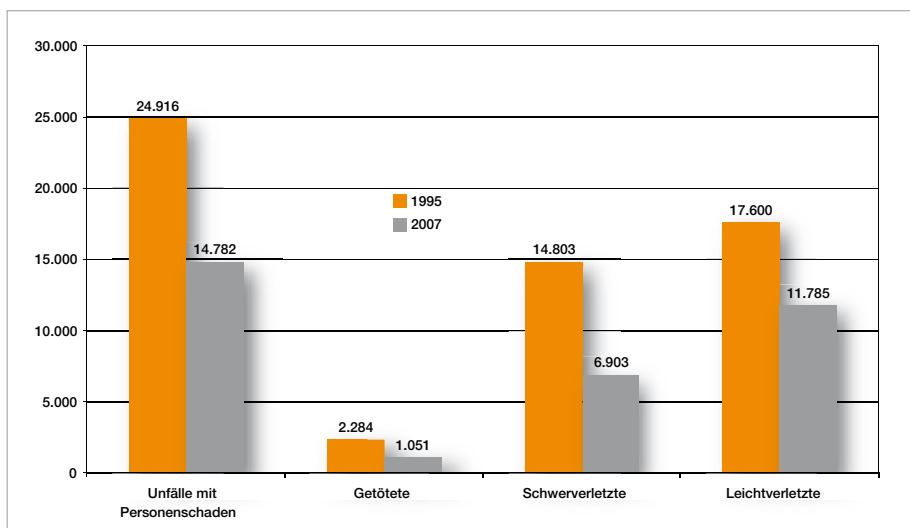
Da die Zahl von Baumunfällen in den Neuen Bundesländern nach der Wiedervereinigung stark angestiegen waren, hatte der ADAC durch Aufklärung und Mitgestaltung des Richtlinienwesens die Initiative ergriffen, die Unfallzahlen zu senken.

Es zeigte sich deutlich, dass Bundesländer, die das Problem der Baumunfälle aktiv in Angriff nahmen, wie etwa Mecklenburg-Vorpommern mit seinen vielen Alleen, heute weniger Unfälle zu verzeichnen haben als Länder ohne durchgeführte Aktivitäten.

Der ADAC informiert seine Mitglieder in der ADACmotorwelt über die Problematik von Baumunfällen und berät die Regionalclubs bei der Umsetzung von Sicherheitsaktionen. Außerdem tauscht er sich mit den Fachgremien aus Bund und Ländern darüber aus, wie Baumunfälle weiter reduziert werden können.

Was fordert der ADAC?

- Verlagerung starker Verkehrsströme wenn möglich auf Strecken ohne dichten Baumbestand.
- Absicherung des Baumbestandes durch Schutzplanken oder ggf. Geschwindigkeitsreduktion.
- Neu- und Nachpflanzung von Bäumen unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit, insbesondere durch Anwendung der „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall an Bäumen (ESAB)“. Im Zweifelsfall ist aus Gründen der Verkehrssicherheit auf Neupflanzungen zu verzichten.



Quelle: Statistisches Bundesamt

10 / Außerortsstraßen



10.3 Bahnübergänge

Problemstellung

Straßenverkehrs-Kreuzungen sind traditionelle Gefahrenquellen für alle Verkehrsteilnehmer. Bahnübergänge verzeichnen im Vergleich dazu zwar weitaus weniger Unfälle, dennoch zeigt das Ergebnis aus dem Jahr 2007 mit 66 getöteten und 215 verletzten Personen an ca. 21.000 Bahnübergängen, dass auch hier Handlungsbedarf besteht.

Ein Drittel aller Unfälle der Bahn geschehen an Bahnübergängen, wobei in 98% der Fälle der Autofahrer die Schuld trägt. Bahn und Straße müssen somit gemeinsam betrachtet werden, um die Zahl der Unfälle an Bahnübergängen zu senken.

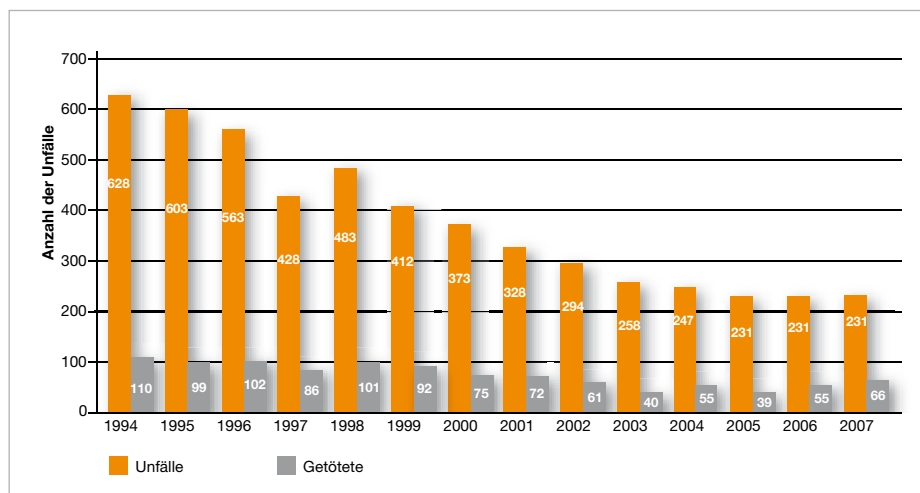
Was macht der ADAC?

Im Jahr 2007 fanden gemeinsam mit der DB AG und dem DVR mehrere Presstertine zu dem Thema „Geblickt – Sicher drüber“ statt, die auf die Gefahren an Bahnübergängen aufmerksam machen sollten. Im Jahr 2009 werden neue Aktionen durchgeführt, um die Bevölkerung und Journalisten für das Thema weiter zu sensibilisieren.

Auf europäischer Ebene beteiligt sich der ADAC aktiv am Projekt „SELCAT“. Ziel dieses Projektes ist es, bessere Lösungen für die Sicherheit an Bahnübergängen zu finden. Unter anderem wurden im Projekt zentrale Forderungen des ADAC zur Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen aufgenommen und der Europäischen Union überreicht. Unter den 24 Partnern aus europäischen und außereuropäischen Ländern repräsentiert der ADAC die Straßennutzer.

Was fordert der ADAC?

- Ausstattung aller Bahnübergänge an Straßen mit einer täglichen Verkehrsbelastung von mehr als 2.500 Kfz mit Schranken, wobei wichtige Bahntrassen Vollschranken oder Über- bzw. Unterführungen erhalten sollen.
- Zeitnahes Ersetzen der Blinker durch Lichtzeichen (Gelb Rot).
- Einrichtung zusätzlicher Fußgänger-schranken an Bahnübergängen mit hohem Fußgängerverkehr.
- Ersatz des Verkehrszeichens „Andreas-kreuz“ durch eine liegende Variante gemäß Wiener Konvention.
- Bessere Aufklärung der Autofahrer über die Gefahren an Bahnübergängen.



Quelle: Deutsche Bahn AG

<< Unfälle an Bahnübergängen

Problemstellung

Staus kosten nicht nur Zeit und Geld. Sie erhöhen auch das Unfallrisiko und tragen zu einer höheren Umweltbelastung bei. Im Stau steigen die Emissionen von Kohlendioxid und Stickoxiden auf das Doppelte, die von Partikeln um das Vierfache und von Kohlenwasserstoffen sogar um über das Fünffache an.

Dank Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Autobahnen können alle Autofahrer vor Staus und Gefahren gewarnt und bei Bedarf und Verfügbarkeit auf Alternativstrecken umgeleitet werden. Der Verkehr wird rechtzeitig verlangsamt oder umgeleitet, so dass Verkehrsüberlastungen nicht immer zu Staus führen und diese um 30 % reduziert werden können. Der Verkehrsfluss wird homogener, die Straßenkapazitäten steigen um bis zu 10 %, mit variabler Seitenstreifennutzung sogar um 25 %, und Reisezeiten verkürzen sich um 20 %. Variable Warnanzeigen reduzieren die Anzahl der schweren Unfälle darüber hinaus um 30 %.

Ein weiteres Plus: Während die statische Beschilderung auf Autobahnen je nach Fahrstreifen von nur 30 % bis 70 % aller Autofahrer befolgt wird, steigt die Akzeptanzquote bei dynamischer Temposteuerung auf 80 bis 100 %.

Was macht der ADAC?

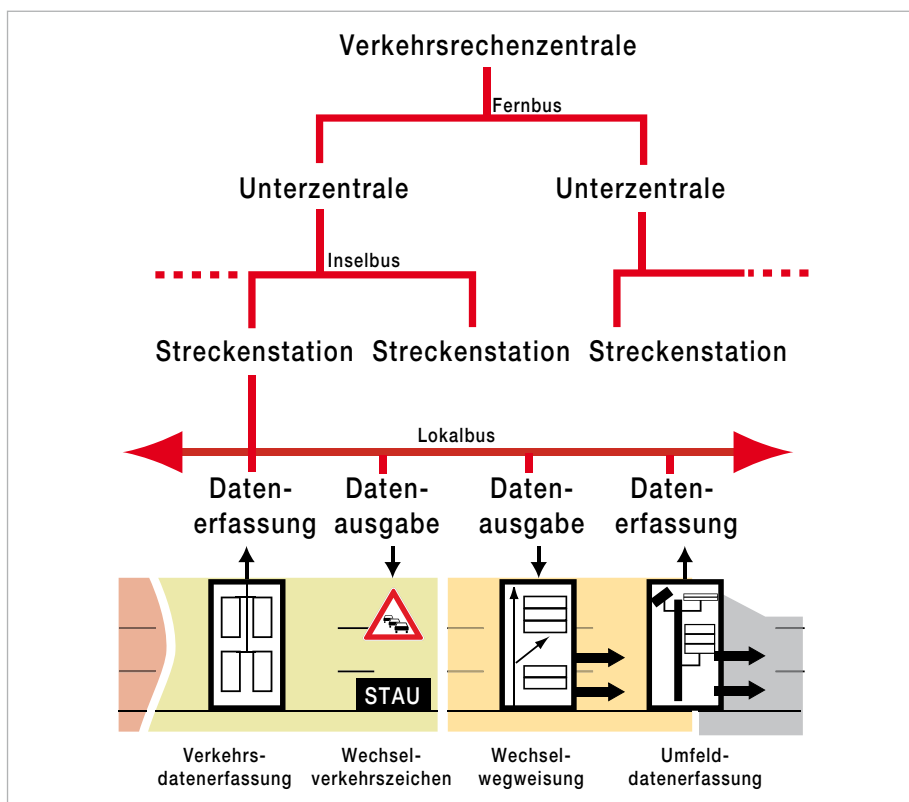
Der ADAC analysiert und beteiligt sich an Fachdiskussionen bezüglich des Einsatzes der modernen Verkehrstelematik. Er klärt die Autofahrer durch Veröffentlichungen über die neuen Technologien im Verkehr auf und trägt dazu bei, dass diese Technik verstanden und Geschwindigkeitsvorgaben sowie Sicherheitshinweise von Autofahrern besser befolgt werden.



Quelle: Signalbau Huber

Was fordert der ADAC?

- Ausbau und Modernisierung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen, wo es aus Kapazitäts- und Sicherheitsgründen erforderlich ist. Damit wird auch ein Beitrag zur Umweltentlastung geleistet.
- Forcierung des bedarfsgerechten Aus- und Neubaus der Fernstraßen, denn nur wenn aufnahmefähige Alternativstrecken vorhanden sind, können Anlagen zur Verkehrsbeeinflussung ihre Stärken ausspielen.
- Verkehrsbeeinflussungsanlagen müssen verkehrsabhängig geschaltet werden. Bei entsprechend geringer Verkehrsbelastung sollten sie keine Geschwindigkeitsbegrenzung anordnen.



Quelle: Signalbau Huber

11 / Rettungswesen



11.1 Erste Hilfe

Problemstellung

Nach einem Verkehrsunfall oder bei einem Notfall im häuslichen Umfeld zählt jede Minute. Deshalb sollte jeder bereit sein, auch unabhängig von rechtlichen Verpflichtungen Betroffenen zu helfen. Viele Laien leisten jedoch aus Unsicherheit oder Angst, etwas falsch zu machen, keine Erste Hilfe.

Was macht der ADAC?

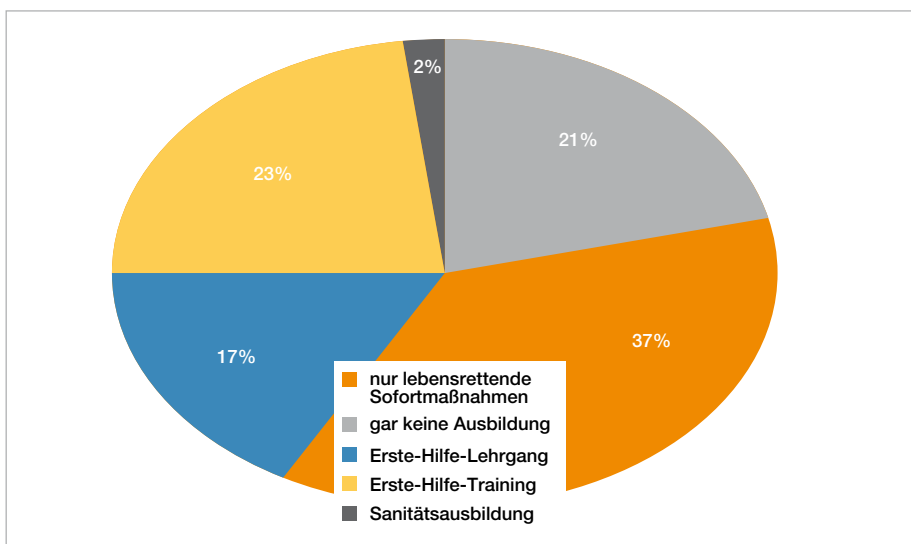
Der ADAC möchte alle Kraftfahrer in die Lage versetzen, die wichtigsten Erste-Hilfe-Maßnahmen zu kennen. In einer bundesweiten Aktion bot er 2008 in Zusammenarbeit mit den fünf Hilfsorganisationen den neuen Auffrischkurs „Fit in Erster Hilfe“ an. Der Kurs besteht aus zwei 90-minütigen Einheiten, die unabhängig voneinander oder als Kompaktkurs gebucht werden konnten. Hier übten die Teilnehmer praxisorientiert das Vorgehen in zwei konkreten Notfallsituationen.

Inhalt des Moduls I „Fit in Erster Hilfe – Verkehrsunfall“: Absichern der Unfallstelle, das Retten aus dem Gefahrenbereich, Absetzen des Notrufs sowie die Erste Hilfe bei Bewusstlosigkeit. Inhalt des Moduls II „Fit in Erster Hilfe – Wiederbelebung“: Die Herz-Lungen-Wiederbelebung sowie das Verhalten nach Herzinfarkt und Schlaganfall.

Am Ende eines jeden Kurses wurde der ADAC-Pass „Sicher handeln im Notfall“ und die gleichnamige ADAC-Broschüre an die Teilnehmer ausgegeben. Über das Aktionsende hinaus strebt der ADAC insbesondere in Firmen die Fortsetzung des Kursangebotes „Fit in Erster Hilfe“ in Zusammenarbeit mit den stärksten Umsetzern der Aktion, dem Deutschen Roten Kreuz und den Maltesern, an.

Was fordert der ADAC?

- Alle Bürger – egal ob Autofahrer oder nicht – sollten regelmäßig ihre Grundkenntnisse in Erster Hilfe auffrischen.
- Aktive Unterstützung von Kursbesuchen der Mitarbeiter oder Mitglieder durch Betriebe, Vereine und andere Institutionen – z.B. durch Schulung in Betriebsräumen auch nach Dienstschluss.
- Medien sollten das Thema durch regelmäßige Berichte in der breiten Öffentlichkeit verankern.



Quelle: DRK 2001

<< Erworbene höchste Qualifikation in Erster Hilfe 2000



Problemstellung

Besonders nach Unfällen ist die genaue Lokalisierung des Unfallortes oft ein Problem, da der Notruf nicht immer über geortete Notrufsäulen, sondern zunehmend per Mobiltelefon erfolgt und die Unfallbeteiligten oft nicht angeben können, wo sie sich genau befinden.

Der automatische Notruf eCall kann hier wirksam Abhilfe leisten. Er ermittelt den genauen Standort des Fahrzeugs per Satellitenortung und stellt nach schweren Unfällen automatisch eine Telefonverbindung zu einer Notrufzentrale her – und dies europaweit. Damit wird die Zeit bis zur ersten Hilfe am Unfallort um bis zu 50% verringert. Die Schwere der Unfallfolgen ließe sich auf diesem Wege um bis zu 15% reduzieren. Somit könnten europaweit bis zu 2.500 Menschenleben pro Jahr gerettet werden. Serienreife technische Lösungen sind bereits im Ansatz vorhanden. Das Problem liegt vor allem darin, dass die europaweit notwendige, technische Aufrüstung der Infrastruktur bei

den Notfalldiensten noch nicht abgeschlossen sowie eine EU-weit einheitliche Systemarchitektur noch nicht verfügbar ist. Neufahrzeuge sollen ab Ende 2010 serienmäßig mit dem europaweiten bordeigenen Notrufsystem eCall ausgestattet werden.

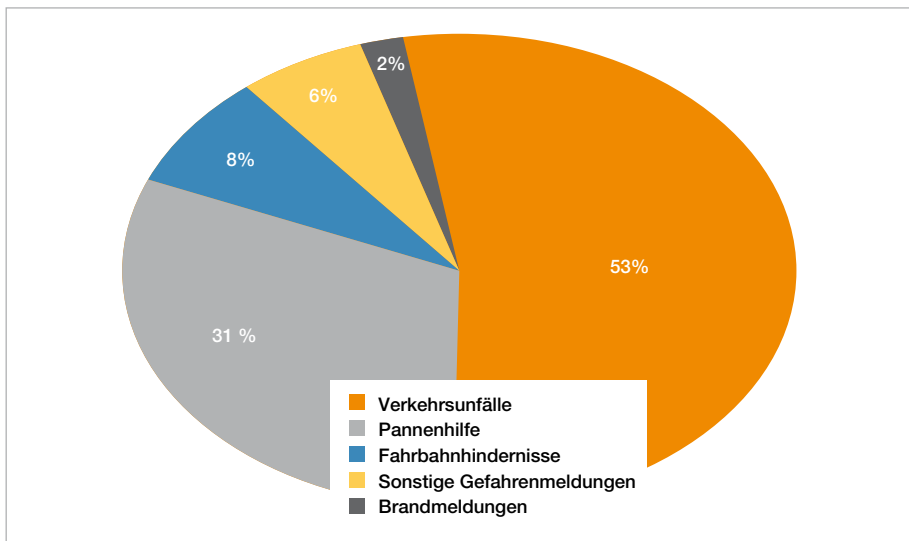
Was macht der ADAC?

Der ADAC beteiligt sich an Tests der Technik und arbeitet in Fachgremien auf nationaler und europäischer Ebene bei der Schaffung der nötigen technischen Voraussetzungen für automatische Notrufsysteme mit. Als führender Mobilitätsdienstleister hat der ADAC während eines EU-Gipfels in Deutschland bereits im Jahr 2007 die Machbarkeit und Funktionalität des eCall Systems demonstriert und nachgewiesen.

Der Club ist darauf vorbereitet, sich mit seinem Know-how, seiner Erfahrung und seiner Dienstleistungskompetenz aktiv an der Einführung von eCall zu beteiligen.

Was fordert der ADAC?

- Ausstattung aller Neufahrzeuge mit dem Notrufsystem eCall.
- Bei obligatorischem Einbau sollten die Autofahrer auf jeden Fall die Möglichkeit haben, das System bei der ersten Inbetriebnahme auf Wunsch außer Betrieb zu setzen.
- Ausreichende Prüfung und strikte Einhaltung des Datenschutzes.
- Der eCall Notruf muss europaweit kompatibel und verfügbar sein.
- Neben der Notruf-Taste müssen eCall Systeme eine Service-Taste haben, mit der Zusatzdienste (z.B. Pannenhilfe, Verkehrsinformation) abgerufen werden können.
- Die eCall Technik muss auch für die Pannenhilfe verfügbar sein. Liegengebliebene Pannenfahrzeuge stellen ein Sicherheitsrisiko für den Straßenverkehr dar und könnten mit Hilfe der eCall Technik schneller lokalisiert werden.
- Der Fahrzeugkäufer muss den Dienstleister für den Service frei wählen und ohne Zusatzkosten jederzeit ändern können. Der Dienstleister darf nicht vom Fahrzeughersteller vorgegeben werden.



Quelle: Statistisches Bundesamt

11 / Rettungswesen



11.3 Luftrettung

Problemstellung

Die akutmedizinischen Versorgungsstrukturen in Deutschland unterliegen einem gravierenden Veränderungsprozess. Immer mehr kleinere Krankenhäuser schließen oder spezialisieren sich, so dass sie für die Notfallversorgung nicht mehr oder nur eingeschränkt zur Verfügung stehen. Erschwerend kommt hinzu, dass in einigen Regionen Deutschlands durch den zunehmenden Ärztemangel Notarztstandorte nicht mehr lückenlos besetzt werden können.

Dies führt zu weiteren Anfahrts- und Transportwegen für Notfallpatienten insbesondere in strukturalarmen Regionen und damit zu einem längeren Zeitintervall bis zur definitiven Versorgung eines Verletzten in einer Klinik. Wissenschaftliche Studien zeigen jedoch, dass gerade das kurze Zeitintervall und weniger die Versorgungsqualität ausschlaggebend dafür ist, dass der schwer verletzte Patient von der unmittelbaren Versorgung in überregionalen Traumazentren profitiert.

Eine wesentliche Verbesserung der Schwerverletztenversorgung kann durch einen optimierten Einsatz der Luftrettung erreicht werden. Dieses Optimierungspotenzial betrifft sowohl die Einsatzstrategien für Luftrettungsmittel als auch die Ausweitung der Betriebszeiten in die Nachtstunden.

Der Nachtflug erfordert allerdings eine kostenintensive, erweiterte technische Ausstattung der Hubschrauber, den Einsatz von Nachtsichtgeräten und ein entsprechendes Training von Piloten und Crew, um das Risiko von Landungen an der Einsatzstelle im Dunkeln zu minimieren.



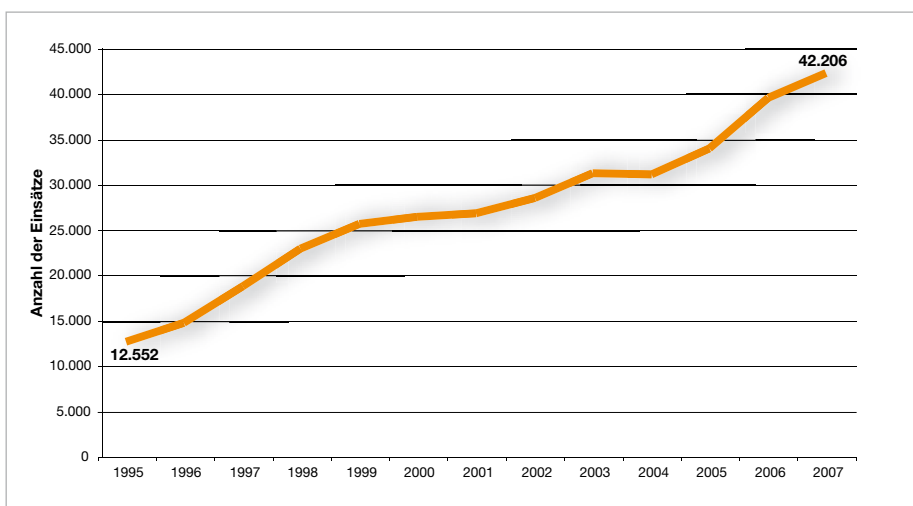
Was macht der ADAC?

Die ADAC Luftrettung etabliert ein Datenübertragungssystem zur Visualisierung der aktuellen Position und Verfügbarkeit von Rettungshubschraubern, um die Disposition in den Rettungsleitstellen zu optimieren. Im eigenen interdisziplinären Trainingszentrum werden darüber hinaus Piloten in modernsten Flugsimulatoren geschult (z.B. für den Nachteinsatz) und medizinische Teams an Patientensimulatoren auch für schwierige Einsatzbedingungen vorbereitet.

Begleitend hat die ADAC Luftrettung gemeinsam mit anderen Luftrettungsbetreibern Konzepte für die sichere Durchführung der Luftrettung bei Nacht entwickelt und beschlossen.

Was fordert der ADAC?

- Die Qualität des Rettungswesens darf nicht nur an der Hilfsfrist bemessen werden, sondern muss auch die Zeitspanne zwischen Erstversorgung und Klinikeinlieferung berücksichtigen.
- Dringende Etablierung eines umfassenden Qualitätsmanagements in Bezug auf den rettungsdienstlichen Prozess – wie in einigen Landesrettungsdienstgesetzen formuliert – um die Versorgungs- und Zuweisungsstrategien u.a. bei schwerverletzten Patienten transparent zu machen.
- Luftfahrtrechtliche Rahmenbedingungen für den Nachtflug müssen schnellstmöglich den Bedürfnissen der zivilen Luftrettung Rechnung tragen, insbesondere was die Verwendung von Nachtsichtgeräten angeht.
- Gemeinsame Entwicklung von Finanzierungsmodellen durch Verantwortungs- und Kostenträger sowie Luftrettungsbetreiber, um die Veränderungen im Krankenhauswesen durch Strukturverbesserungen in der rettungsdienstlichen Versorgung zu kompensieren.



Quelle: ADAC Luftrettung

<< Einsätze der ADAC-Rettungshubschrauber

12 / Ausblick

Verkehrssicherheit basiert auf einem komplexen Zusammenspiel der Handlungsfelder Mensch, Fahrzeug, Straße und Rettungswesen. Diese integrierte Sicht prägt die Arbeit des ADAC seit Jahrzehnten. Aus Erfahrung und Kompetenz heraus entstanden Maßnahmen, die nachhaltig zur Sicherheit auf unseren Straßen beigetragen haben und weiter beitragen. Wir sind stolz auf Erreichtes, doch unsere Ambitionen gehen weiter. Zu deutlich ist der in dieser Broschüre an zahlreichen Beispielen dargestellte Handlungsbedarf.

Durchdachtes Handeln ist gefordert – nicht zuletzt seitens der Europäischen Union, die zunehmend Einfluss auf die Verkehrssicherheit in unserem Land nimmt. Nicht immer so segensreich wie mit der „Charta für Verkehrssicherheit“, betrachtet man die fragwürdige Haltung bezüglich der XXL-Trucks, deren Einführung der ADAC auch weiterhin mit Nachdruck entgegen treten wird.

Kluges durchdachtes Handeln zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist auch hierzulande von Bund und Kommunen gefordert. Deutschland ist anderen europäischen Ländern zwar in vielerlei Hinsicht voraus, ein Grund das Tempo zurückzunehmen besteht jedoch nicht. Der Neubau von Straßen – besonders im Verlauf chronischer Stautrecken – muss forciert werden, um die Unfallgefahr durch stressgeplagte Autofahrer einzudämmen. Besonderes Augenmerk sollte nach Ansicht des ADAC dem demografischen Wandel und dem Weg in die Altersgesellschaft gelten. Er verlangt u.a. eine Anpassung der Verkehrsinfrastruktur, die den veränderten Sicherheits- und Mobilitätsanforderungen einer immer größer werdenden Bevölkerungsgruppe von älteren Menschen gerecht wird.

Nicht minder in der Pflicht ist die Automobilindustrie. Nachdem die passive Sicherheit der Fahrzeuge in der Vergangenheit sehr positiv vorangetrieben wurde, sollte das Augenmerk künftig auf der Verhinderung von Unfällen durch Fahrerassistenzsysteme und einem verstärkten Fußgängerschutz liegen.

Zu guter Letzt ist Verkehrssicherheit ohne einen verantwortungsvollen, informierten Bürger nicht denkbar. Die Sensibilisierung von Kindern für die Gefahren im Straßenverkehr, die Vermittlung eines adäquaten Risikobewusstseins an Jugendliche und junge Fahrer, wie die Aufklärung hinsichtlich eines verantwortungsvollen Umgangs mit Alkohol und Medikamenten, sind und bleiben Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit. Hier wollen wir auch in Zukunft Bewährtes fortsetzen.



Neues anregen will der ADAC hingegen bezüglich der Mobilitätskultur und einer spürbar geschwundenen Norm-Akzeptanz. Ein Umdenken ist dringend erforderlich, weg von einer Ich-focussierten Perspektive hin zu einem Blick, der weitergeht. Wer sich selbst in Beziehung zu Anderen setzt, Einsicht in die Bedeutung der Regeln und des eigenen Handelns gewinnt, entwickelt Verständnis und Rücksicht, senkt Aggressionspotenziale und Stressfaktoren.

Dieses und mehr sind die Herausforderungen der zukünftigen Verkehrssicherheitsarbeit. Der ADAC wird sich auch weiterhin auf den verschiedenen politischen und administrativen Ebenen äußern, einbringen und tatkräftig neue effektive Maßnahmen entwickeln und mitgestalten – immer vor dem Hintergrund, dass die Mobilität als Grundrecht für jeden Menschen erhalten bleibt. Mit gezielter Öffentlichkeitsarbeit machen wir auch weiterhin auf Defizite aufmerksam, informieren über aktuelle wie dauerhaft wichtige Themen und bieten allen Bürgern Gelegenheit zur Verbesserung der persönlichen Verkehrssicherheit.



Für Ihre Notizen



Handwriting practice lines consisting of 20 horizontal dotted lines.

[illegible]

Herausgeber:

ADAC e.V., Ressort Verkehr
Am Westpark 8
81373 München

Die Broschüre kann direkt beim ADAC e.V. bezogen werden:
ADAC e.V., Ressort Verkehr, Am Westpark 8, 81373 München
Fax: (089) 76 76 45 67, E-Mail: verkehr.team@adac.de
Redaktion: Björn Dosch, Dr. Andrea David, Ronald Winkler
Artikel-Nr. 2831791

Nachdruck und fotomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise,
nur mit Genehmigung des ADAC e.V.

© 2009 ADAC e.V. München

