



DVR/BGHM-

KOOPERATIONSSEMINAR 2022

Foto: SW MEDIA

Etwa 152.000 Wegeunfälle ereigneten sich im Jahr 2020. Das sind etwa 18 Prozent weniger als noch 2019 und ist ein absoluter Tiefstand.¹ Doch Grund zur Freude gibt es nur bedingt, schließlich war das Jahr 2020 bestimmt durch die Corona-Pandemie und viele Menschen und Betriebe reduzierten ihre Mobilität.

Trotz des Rückgangs der absoluten Unfallzahlen bleibt ein trauriger Trend ungebrochen: die vielen Getöteten und Schwerverletzten auf Landstraßen. Fast 1.600 Menschen kamen dort bei Unfällen ums Leben, fast 23.000 wurden schwer verletzt.² Die Landstraßen sind damit die gefährlichsten Verkehrswege, denn hier ereignen sich vergleichsweise die meisten schweren Unfälle.

Diese Unfälle gilt es durch richtiges Verhalten im Straßenverkehr zu minimieren oder abzumildern. Denn letztendlich sollen alle im Straßenverkehr sicher ankommen und niemand umkommen.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmende – Abstand halten

Für Radfahrende ist das Stressigste im Straßenverkehr, wenn sie zu eng überholt werden. Zu diesem Ergebnis kommt eine Erhebung der Hochschule Karlsruhe zum Gefährdungsempfinden von Radfahrenden. Am dritthäufigsten nannten die Befragte enges Begegnen.³

Auch im ländlichen Raum kommt es regelmäßig zu gefährlichen Situationen zwischen motorisiertem Verkehr,

zu Fuß Gehenden und Rad- oder Pedelec-fahrenden. Dies liegt zum einen an den niedrigeren Geschwindigkeiten der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden. Zum anderen liegt es daran, dass es insbesondere im ländlichen Raum wenig Rad- und Fußwege gibt und ungeschützte Verkehrsteilnehmende dann die Fahrbahn nutzen müssen.



Foto: SW MEDIA

Zudem wirkt sich die Straßenbreite auf den Abstand beim Überholen aus. Im ländlichen Raum gibt es abseits der Bundesstraßen viele schmale Straßen, bei denen es zu gefährlich engen Überholmanövern kommt.

Durch den Ort – aber mit Vorsicht

Mehr als 71.000 Schulwegunfälle gab es 2020. Dabei kamen 24 Schülerinnen und Schüler ums Leben.⁴ Allein an Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs kam es zu etwa 2.800 Unfällen.⁵

Im ländlichen Raum passieren solche Unfälle häufig in Ortsdurchfahrten: Dabei verleiten das geringe Verkehrsaufkommen und wenige Ampeln zu überhöhten Geschwindigkeiten. Dazu kommt, dass gerade bei kurzen Ortsdurchfahrten oft zu schnell gefahren wird, weil die Fahrenden noch die hohen Geschwindigkeiten außerorts gewöhnt sind. Zudem treffen in Ortschaften die unterschiedlichen Gruppen von Verkehrsteilnehmenden mit ihren unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Bedürfnissen aufeinander und nutzen häufig dieselben Verkehrswege.



Foto: SW MEDIA

Besonders Kinder können noch nicht entscheiden, ob sie die Straße sicher überqueren können: Ihre Geschwindigkeitswahrnehmung ist dafür noch nicht gut genug ausgeprägt. Daher gilt vor allem an Haltestellen, Kindertagesstätten und Schulen: langsam fahren, mit Unvorhersehbarem rechnen und mental aufs Bremsen vorbereiten.

Überholen auf dem Land – unterschätzte Gefahr

Im Jahr 2020 kam es zu mehr als 7.500 Unfällen mit entgegenkommenden und etwa 2.500 Unfällen mit in gleicher Richtung fahrenden Fahrzeugen.⁶ Doch obwohl Überholen auf Landstraßen insgesamt gefährlich ist, setzen einige sogar bei unklarer Verkehrslage zu diesem riskanten Manöver an.

Dabei sind die Regeln ganz einfach: Nach § 5 (2) der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) darf nur überholen, wer überschauen kann, dass während des ganzen Überholvorgangs jede Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist. Außerdem darf nur überholen, wer mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als der oder die zu Überholende fährt.



Foto: Gerhard Zerbes / DVR

Zudem ist das Überholen verboten:

- wenn ein angeordnetes Verkehrszeichen dies untersagt,
- bei unklarer Verkehrslage,
- an Fußgängerüberwegen,
- wenn eine durchgehende Linie (Fahrstreifenbegrenzung) überfahren werden müsste,
- wenn ein Bus oder Schulbus mit eingeschaltetem Warnblinklicht an eine Haltestelle fährt.

Traktor auf der Straße – alle Achtung

Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen waren 2020 an nur etwa zwei Prozent der Unfälle mit Personenschaden auf deutschen Landstraßen beteiligt. Dennoch kam es dort mit diesen Fahrzeugen zu etwa 1.200 Unfällen mit Personenschaden, mehr als 50 Personen verunglückten dabei tödlich und fast 500 wurden schwer verletzt.⁷

Beim Abbiegen dieser Fahrzeuggespanne können sich schwere Unfälle ereignen, weil Forst- und Feldwege teilweise schlecht einsehbar sind, sodass die Maschinen beim Einfahren auf die Straße unerwartet auftauchen. Die niedrigen Geschwindigkeiten bergen die Gefahr des Auffahrens durch schnellere Fahrzeuge. Zusätzliche Risiken gehen von der enormen Breite der land- und forstwirtschaftlichen Maschinen aus. So ragen diese teilweise in den Fahrstreifen des Gegenverkehrs hinein – gerade bei engen oder kurvenreichen Straßen ist darauf zu achten.

Ebenso kann die Ladung von land- und forstwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen zu kritischen Situationen beitragen. Gülle kann tropfen, Getreide kann auf die Fahrbahn wehen

und Holzspäne können sich vom Stamm lösen. Zudem können die stark profilierten Reifen Schmutz auf die Fahrbahn tragen und aufgewirbelter Staub von unbestellten Feldern zu extremer Sichtbehinderung führen.



Foto: DVR (aus „Geschwindigkeit und Abstand“)

belag, Laub, Nässe, Sand oder Rollsplit, Unfälle begünstigen. Aber auch scharfe Kanten an Leitplanken oder ein fehlender Unterfahrschutz können verheerende Unfallfolgen nach sich ziehen. Fehlende oder unzureichende Sichtweiten in Kreuzungsbereichen begünstigen, dass Bikerinnen und Biker übersehen werden.



Foto: Merpics - stock.adobe.com

Biker unterwegs – Rücksicht nehmen

Im Jahr 2020 kam es auf deutschen Landstraßen zu etwas mehr als 13.000 Unfällen mit Motorrad- und Mopedfahrenden. Dabei verloren etwas mehr als 400 Menschen ihr Leben – ein Anteil von über 25 Prozent an allen auf Landstraßen tödlich Verunglückten.⁸

Bei rund der Hälfte der Motorradunfälle waren die Fahrenden von Pkw oder Nutzfahrzeugen die Unfallverursachenden. So werden Motorradfahrende gerade bei wechselnden Lichtverhältnissen erst sehr spät gesehen, manchmal komplett übersehen. Zudem schätzen viele die hohen Geschwindigkeiten, das Beschleunigungsverhalten sowie den benötigten Platz der Motorräder falsch ein.

Aber auch die Motorradfahrenden selbst verursachen Unfälle. Ursachen dafür sind überhöhte Geschwindigkeit, riskante Überholmanöver oder die Überschätzung des eigenen Fahrvermögens. Zudem kann falsche oder fehlende Schutzkleidung auch bei eher harmlosen Unfällen zu schweren Verletzungen führen. Zusätzlich können äußere Faktoren wie ein sich abrupt ändernder Straßen-

Quellen

¹ Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) (2021, Hrsg.). Meldepflichtige Wegeunfälle. Verfügbar unter <https://www.dguv.de/de/zahlen-fakten/au-wu-geschehen/wegeunfaelle/index.jsp>

^{2,5-8} Statistisches Bundesamt (Destatis) (2021, Hrsg.). Verkehr. Verkehrsunfälle 2020. Fachserie 8, Reihe 7. Wiesbaden. Verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html

³ Südwestrundfunk (SWR)/Hochschule Karlsruhe (2021). #BesserRadfahren – Die Ergebnisse der Mitmachaktion im Detail. Karlsruhe. Verfügbar unter <https://www.swr.de/radfahren/ergebnisse-mitmachaktion-grafiken-besser-radfahren-100.html>

⁴ Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) (2021, Hrsg.). Unfälle in der Schülerunfallversicherung. Verfügbar unter <https://www.dguv.de/de/zahlen-fakten/schuelerunfallgeschehen/index.jsp>

VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT

IM BETRIEB

Die Angebote von DVR und BGHM

Alle Betriebe können dazu beitragen, das Unfallrisiko ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu senken. Im Rahmen der Schwerpunktaktion 2022/2023 hat der DVR gemeinsam mit den Berufsgenossenschaften und Unfallkassen Seminarbausteine und Mustervorträge erstellt, die das Thema Verkehrswege im ländlichen Raum unter dem Motto „Trügerisch schön“ für verschiedene Zielgruppen im Betrieb aufbereiten. Mit diesen Materialien können 45-minütige Seminareinheiten und 15-minütige Unterweisungen durchgeführt werden.

www.schwerpunktaktion.de/medien

Der DVR berät Betriebe bei der Verkehrssicherheitsarbeit. Gemeinsam mit den Berufsgenossenschaften hat der DVR zahlreiche Maßnahmen entwickelt, die in Betrieben zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durchgeführt werden können. Einen Überblick über die Möglichkeiten sowie Referenzen und Erfolgsbilanzen enthält die Webseite:

www.deinewege.info



Sicherheitstrainings und Sicherheitsprogramme sind seit vielen Jahren bewährt. Unter Anleitung zertifizierter Trainerinnen und Trainer können die Teilnehmenden Fahrübungen mit ihrem Privat- oder Dienstfahrzeug durchführen. Die Sicherheitstrainings der im DVR organisierten Veranstalter stehen unter dem Motto „Gefahren erkennen – vermeiden – bewältigen“. Deshalb werden nicht nur Fahrmanöver trainiert, sondern es wird auch vermittelt, wie man Gefahren rechtzeitig erkennt oder gar nicht erst in brenzlige Situationen gerät. Sicherheitstrainings und Sicherheitsprogramme gibt es für Pkw, Motorräder sowie Kleinlasten und Lkw. Die BGHM übernimmt für ihre Versicherten unter gewissen Bedingungen die Teilnahmegebühr.

www.bghm.de → Webcode: 500

Die Eco Safety Trainings sind Sicherheitstrainings im Realverkehr. Angelehnt an die Grundsätze der sicheren und energiesparenden Fahrweise wird hier eine Fahrstrategie vermittelt, die Stress reduziert und Unfälle verhindert. Die Erfolge sind in zahlreichen wissenschaftlichen Untersuchungen nachgewiesen. Auch dieses Programm wird von der BGHM finanziell unterstützt.

www.bghm.de → Webcode: 501

In Seminaren, die direkt im Betrieb oder in Bildungsstätten der BGHM durchgeführt werden, können sich Beschäftigte mit Verkehrssicherheitsthemen auseinandersetzen. Spezielle Seminarangebote der BGHM gibt es zum Beispiel für junge Fahrerinnen und Fahrer sowie Auszubildende. Aber auch für spezielle Fragestellungen können maßgeschneiderte Seminare angeboten werden.

www.bghm.de → Webcode: 499

Voraussetzung einer gezielten Präventionsarbeit ist die Gefährdungsbeurteilung. „GUROM – Mobilität sicher gestalten“ ist das Online-Tool zur Analyse, Beurteilung und Prävention von Mobilitätsgefahren. Wer sich auf der Webseite einloggt, kann dort für sich persönlich eine Gefährdungsanalyse erstellen und bekommt ein individuelles Feedback, welche Maßnahmen das persönliche Unfallrisiko auf Arbeits- und Dienstwegen senken können. Auch für Betriebe bzw. Abteilungen gibt es eine Zugangsmöglichkeit. Hier erhalten verantwortliche Personen Vorschläge, wie sie durch organisatorische Maßnahmen das Risiko ihrer Beschäftigten verringern können.

www.gurom.de

Der DVR berät Betriebe bei der Verkehrssicherheitsarbeit:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Referat Unfallprävention –

Wege und Dienstwege

Anett Stadelmann / Claire Borowski

E: praevention@dvr.de

T: +49 (0)30 22 66 77 1-24

