

Anlassgruppe	2014	2015	2016	2017	2016/2017
Körperliche und geistige Mängel	286	318	367	320	-12,8 %
Neurologisch-psychiatrische Mängel	137	114	131	103	-21,4 %
Auffälligkeit bei der Fahrerlaubnisprüfung	99	82	100	111	11,0 %
Verkehrsauffälligkeiten	13.050	12.900	13.900	13.474	-3,1 %
Sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten	3.259	3.026	2.813	2.815	0,1 %
Alkohol erstmalig *	25.903	27.160	26.966	24.699	-8,4 %
Alkohol wiederholt *	13.149	12.190	10.820	10.075	-6,9 %
Betäubungsmittel- u. Medikamentenauffällige **	16.751	17.472	18.336	19.328	5,4 %
Alkohol + allg. verkehrs-/strafrechtl. auffällig *	5.580	5.264	4.895	4.396	-10,2 %
Alkohol + BtM/Medikamente **	1.905	1.927	1.848	1.858	0,5 %
Allg. verkehrs- + sonst. strafrechtl. auffällig	1.879	1.729	1.892	2.079	9,9 %
BtM/Medikamente + allg. verkehrsauffällig **	2.101	1.989	2.115	2.019	-4,5 %
Sonstige Mehrfachfragestellungen	2.039	1.739	1.791	1.618	-9,7 %
FeV §§ 10 u. 11 Mindestalter	4.741	4.741	4.559	4.480	-1,7 %
FahrlG §§ 3 u. 33 Fahrlehrer	129	132	143	165	15,4 %
Sonstige Anlässe	528	493	509	495	-2,8 %
<b>Gesamtsumme</b>	<b>91.536</b>	<b>91.276</b>	<b>91.185</b>	<b>88.035</b>	<b>-3,5 %</b>
* Alkohol-Fragestellungen gesamt	44.632	44.614	42.681	39.170	-8,2 %
** BtM-Fragestellungen gesamt	20.757	21.388	22.299	23.205	4,1 %

Tabelle 2: Begutachtungsanlässe der Jahre 2014 bis 2017

kehrsauffälligkeit oder sonstiger strafrechtlicher Auffälligkeit setzt sich im Jahr 2017 weiter fort. Demgegenüber zeigt sich wie auch in den Vorjahren ein weiterer Anstieg in den Zahlen der Begutachtungsanlässe

bei BtM-/Medikamentenauffälligkeit. Trotz dieses seit Jahren fortsetzenden Abwärtstrend der Alkohol- und dem gleichzeitigen Anstieg der BtM-/Medikamenten-Begutachtungsanlässe ist die Begutach-

tungszahl der Alkoholfragestellungen 2017 immer noch doppelt so hoch wie die der BtM-/Medikamenten-Fragestellungen.

*Dr. rer. nat. Anja Knoche*



## Institut für Prävention und Verkehrssicherheit

IPV · Staffelder Dorfstraße 19 · 16766 Kremmen OT Staffelde · www.ipv-ok.com

### Regio-Protect – ein verkehrspädagogisches Bildungsangebot für Fahranfänger und ältere Fahrer

Die Unfallzahlen im Jahr 2017 zeigen eine positive Entwicklung: Im Vergleich zum Vorjahr sank die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden bundesweit um fast zwei Prozent (Statistisches Bundesamt, 2018). Insgesamt starben 3.180 Personen im Straßenverkehr (-0,8 %). Weitere 66.513 bzw. 323.799 Verkehrsteilnehmer wurden schwer verletzt (-1,4 %) bzw. leicht verletzt (-1,7 %). Fahranfänger bzw. junge Fahrer im Alter von 18 bis 24 Jahren weisen dabei das höchste Risiko auf, bei einem Unfall tödlich zu verunglücken. Entgegen dem bundesweiten Trend ist die Anzahl der Ver-

unglückten im Land Brandenburg von 11.326 auf 11.355 Personen leicht gestiegen; dabei hat sich insbesondere die Anzahl der Todesopfer um 22,3 % (von 121 auf 148 Personen) erhöht. Als Hoch-Risikogruppe gelten – übereinstimmend mit der bundesweiten Verkehrsunfallstatistik – Fahranfänger bzw. junge Fahrer. Ihr erhöhtes Unfallrisiko lässt sich vorrangig auf erfahrungsbezogene Kompetenzdefizite durch die fehlende Fahrpraxis zurückführen (Maycock, Lockwood 1993); in diesem Zusammenhang zählen insbesondere Mängel in der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenver-

meidung zu den Hauptunfallursachen (Deery 1999; Horswill & McKenna 2004). Will man die Verkehrssicherheit erhöhen, muss die Behebung dieser Mängel in den Fokus der Fahranfängervorbereitung gestellt werden. Hier setzt das Projekt „Regio-Protect“ an, das seit dem Jahr 2008 vom Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg gefördert wird. „Regio-Protect“ zielt darauf ab, Fahrlehrer für fahranfängerspezifische Kompetenzdefizite in der Fahrschulung und Fahrerlaubnisprüfung zu sensibilisieren sowie ihre Fähigkeiten zur Verkehrswahrnehmung und Ge-

fahrenvermeidung zu fördern. Dazu sollen sich die Fahrschüler intensiv mit regionalen Gefahrenstrecken (Unfallhäufungsstellen) in ihrem Umfeld auseinandersetzen.

### Wie funktioniert „Regio-Protect“?

Die Grundlage des Projekts bilden die Verkehrsunfalldaten des Landes Brandenburg. Diese Daten werden kontinuierlich wissenschaftlich analysiert, um im Ergebnis sogenannte Gefahrenstrecken zu ermitteln. Hierbei handelt es sich um Strecken, auf denen sich innerhalb der vergangenen drei Jahre mindestens zwei von jungen Fahrern (16 bis 24 Jahre) verursachte Unfälle des gleichen Unfalltyps oder der gleichen Unfallart ereignet haben, die mit schwerwiegendem Sachschaden oder Personenschaden verbunden waren. In Anlehnung an die Kriterien der Unfallkommissionen zur Ermittlung von Unfallhäufungsstellen liegen die Einzelfälle dabei außerorts nicht mehr als 250 Meter und innerorts nicht mehr als 50 Meter voneinander entfernt. Die Unfalldatenauswertung erfolgt über die eigens durch die IPV GmbH Kremmen entwickelte Software „SAFEG“. Die ermittelten Gefahrenstrecken können auf der Projekthomepage ([www.http://rp21.regioprotect4u.de](http://rp21.regioprotect4u.de)) in einer interaktiven Landkarte eingesehen werden (siehe Bild 1). Dabei können auch wertvolle Informationen zu den konkreten Unfallursachen und Kontextbedingungen der Einzelfälle abgerufen werden. Neben diesen Unfallberichten wird zudem Bildmaterial in Form von Streckenvideos und Streckenfotos – seit diesem Jahr erstmals mit der Möglichkeit der 360°-Ansicht – bereitgestellt, um die Gefahrenstrecken zu visualisieren (Bild 2). Mit dem Einsatz der 360°-Kameratechnik konnte ein zusätzlicher Erkenntnisgewinn gegenüber den herkömmlichen Videoaufnahmen erzielt werden, da nun die gesamte Verkehrsumgebung der relevanten Streckenabschnitte (Annäherungsbereich an die Unfallstellen und Unfallstellen selbst) differenziert betrachtet werden kann. Die Gefahrenstrecken sollen im Theorieunterricht anhand des Bildmaterials zunächst virtuell befahren und mithilfe der Unfallberichte hinsichtlich potenzieller Unfallursachen analysiert werden. In der Fahrpraktischen Ausbildung sollen die Fahrschüler anschließend die gewonnenen Kenntnisse und Fähigkeiten durch das Befahren der Gefahrenstrecken unter Supervision des Fahrlehrers anwenden und vertiefen können. Auf diese Weise erwerben die Fahrschüler übergreifende Kompetenzen zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung, die ihnen helfen, auch andere



Bild 1: Projekthomepage (<http://rp21.regioprotect4u.de>)

Strecken mit erhöhtem Unfallpotenzial sicher zu bewältigen. Am Ende der Fahrschul-ausbildung sollten zudem auch die Fahrerlaubnissprüfer die Gefahrenstrecken bei der Planung der Prüfungsfahrt berücksichtigen, um die vermittelten Kompetenzen zu testen sowie nachhaltig zu festigen.

Auf der Projekthomepage werden zahlreiche verkehrsrelevante Informationen (z. B. Unfallstatistiken) und Materialien mit verkehrssicherheitsrelevantem Bezug (z. B. Programme/Initiativen, Kampagnenfilme) für Fahranfänger zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus finden Fahrlehrer speziell für den Theorieunterricht Demonstrationsfilme und nachnutzbare Verlaufsplanungen zu zwei Musterlektionen, die der Schulung von Kompetenzen zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung dienen, sowie weitere Lehrmaterialien (z. B. Präsentationen zu fahranfänger- und jugendspezifischen Kompetenzdefiziten). Die gesamten Materialien können kostenfrei über die Homepage heruntergeladen werden.

Weiterhin ist „Regio-Protect“ auch im sozialen Netzwerk „Facebook“ mit einer eigenen Seite präsent, auf der wöchentlich interes-

sante Inhalte rund um das Thema „Straßenverkehr“ veröffentlicht werden. Seit letztem Jahr wird zusätzlich eine App („RP 2 GO“) bereitgestellt, mit deren Hilfe sich Kraftfahrer während der Fahrt in Echtzeit visuell und akustisch vor kritischen Gefahrenstrecken warnen lassen können.

Insgesamt gesehen wurde im Rahmen des Projekts ein umfangreiches pädagogisch anspruchsvolles Angebot geschaffen, das insbesondere folgende Potenziale zur Optimierung der Fahranfängervorbereitung bietet:

- (1) Der Einsatz authentischer Lehr-Lernmedien führt dazu, dass sich die Lernmotivation der Fahrschüler erhöht. Die Fahrschüler werden in diskursiven Lehr-Lernprozessen aktiviert und anwendungsbezogenes Lernen wird gefördert.
- (2) Die drei Elemente der Fahranfängervorbereitung „Theorieunterricht“, „Fahrpraktische Ausbildung“ und „Fahrerlaubnissprüfung“ werden in methodisch anspruchsvoller Weise miteinander verzahnt.

Dass diese Potenziale dazu beitragen, die Kompetenzen der Fahrschüler zur Ver-



Bild 2: Aufbereitung der Gefahrenstrecken

kehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung zu verbessern und das Unfallrisiko zu verringern, konnte im Rahmen einer Evaluationsstudie bestätigt werden. Neben der nachgewiesenen Lernwirksamkeit fanden sich auch erste Hinweise darauf, dass die durch „Regio-Protect“ geschulten Fahranfänger risikobewusster fahren und weniger Unfälle verursachen als herkömmlich ausgebildete Fahranfänger (Bredow 2014).

Nicht nur Fahranfänger bzw. junge Fahrer, sondern auch Fahrer ab 65 Jahre verursachen überproportional häufig Unfälle. Aus diesem Grund wurde das Projekt „Regio-

Protect“ im Jahr 2018 auf die Zielgruppe der älteren Fahrer erweitert: Seitdem werden auch Gefahrenstrecken älterer Fahrer einschließlich der dazugehörigen Unfallinformationen auf der Homepage bereitgestellt. Zudem ist geplant, das Angebot im nächsten Jahr um weitere Materialien und verkehrssicherheitsrelevante Informationen für ältere Fahrer zu ergänzen.

*Jana Voigt und Bianca Bredow*

#### Literaturverzeichnis

Bredow, B. (2014): Die Zukunft der Gefahrenlehre in der Fahrschulbildung – Evaluation des pädagogisch-psychologischen Verkehrssicherheitsprojekts „Regio-Protect 21“. Degener. Hannover

Deery, H. A. (1999): Hazard and Risk Perception among Young Novice Drivers. In: Journal of Safety Research, 30, 4, Elsevier, Amsterdam, 225–236

Horswill, M. S.; McKenna, F. P. (2004): Drivers hazard perception ability: situation awareness on the road. In: A cognitive approach to situation awareness. Theory and application, S. Banbury; S. Tremblay (Hrsg.), Ashgate Publishing, Aldershot, 155–175

Maycock, G.; Lockwood, C. R. (1993): The accident liability of British car drivers. Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal, 13, 3, 231–245

Statistisches Bundesamt (2018). Verkehrsunfälle 2017. Fachreihe 8, Serie 7. Verfügbar unter: [https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/VerkehrsunfaelleJ2080700177004.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/VerkehrsunfaelleJ2080700177004.pdf?__blob=publicationFile) [23.8.2018]



## Kuratorium für Verkehrssicherheit

KfV · Schleiergasse 18 · A-1100 Wien · [www.kfv.at](http://www.kfv.at)

### Selbstständig und sicher unterwegs: Pilotprojekt zur Erhöhung der Mobilität und Verkehrssicherheit von 10- bis 14-Jährigen in ihrer Heimatregion

Im Frühjahr 2018 startete in zwei Modellregionen in den Bundesländern Steiermark und Kärnten das vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (VSF) geförderte Pilotprojekt „Sichere Mobilität für 10- bis 14-Jährige“. Die jeweils aus drei Gemeinden bestehenden Regionen verfolgen das Ziel, Schul- und Freizeitwege von Kindern sicherer zu machen und gleichzeitig aktive, selbstständige Mobilität in dieser Altersgruppe zu fördern. Durch selbstständige Mobilität (insbesondere Zufußgehen und Radfahren) wird Verkehrskompetenz aufgebaut und gleichzeitig die Fitness der Kinder positiv beeinflusst. Beides ist wiederum eine wichtige Voraussetzung dafür, Fußwege überhaupt in Betracht zu ziehen und sich letztlich dafür zu entscheiden. Werden Zufußgehen und Radfahren in der Kindheit zur Gewohnheit, wird aktive Mobilität auch im Erwachsenenalter eher ge-

 **Bundesministerium**  
Verkehr, Innovation  
und Technologie



lebt. Bislang haben die Gemeinden der Modellregionen in Zusammenarbeit mit dem KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) das Mobilitätsverhalten der Kinder in der jeweiligen Region erhoben und Probleme sowie Gefahren im Straßenverkehr aufgedeckt. Neben einer SchülerInnen- und Bevölkerungsbefragung wurden zu diesem Zweck Ortsbegehungen durchgeführt. Gemeinsam wurden basierend auf den Ergebnissen Handlungsfelder festgelegt, für die derzeit konkrete Maßnahmen und Umsetzungshorizonte erarbeitet werden. Neben Aufklärung und Bewusstseinsbildung sollen auch bauliche Maßnahmen umgesetzt

werden, weshalb die Maßnahmen von Geschwindigkeitsreduktionen über Schulworkshops zum Thema Ablenkung im Straßenverkehr bis hin zu Radabstellanlagen oder Mobilitätstagen für die gesamte Gemeinde reichen. Die ausgewählten Maßnahmen werden in den nächsten Monaten umgesetzt und die Bevölkerung gleichzeitig medial darüber informiert. Um zu überprüfen, ob dies kurz- und mittelfristig zu den gewünschten Effekten führt, wird das Mobilitätsverhalten der Kinder der Regionen zum Projektende im Herbst 2019 nochmals erhoben.

*Eva Aigner-Breuss & Daniela Knowles*

### Gegenüberstellung von Begegnungszonen in Österreich

Die Begegnungszone ist eine Straße, deren Fahrbahn zur gemeinsamen Benützung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt ist. Diese wurde im Zuge einer Gesetzesnovelle im Jahr 2013 in die österreichische Straßenverkehrsordnung aufgenommen.

Seither wurden in zahlreichen österreichischen Gemeinden Begegnungszonen eingerichtet.

Im Rahmen einer vom KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) im Juni und Juli 2017 durchgeführten Studie wurden zwölf Be-

gegnungszonen untersucht. Ziel war es, die Auswirkungen von Begegnungszonen auf das Verkehrsgeschehen, auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und auf die Verkehrssicherheit zu analysieren. Am Standort Velden wurde überdies die Erhebung im