



DIALOGPOST
Ein Service der Deutschen Post

ALLEMAGNE Port payé



Foto: ally

BAVC-Bruderhilfe e.V. | Automobil- und Verkehrssicherheitsclub | www.bavc-automobilclub.de

Der unterschätzte Sicherheitsfaktor: Gutes Hörvermögen

Schon mal darauf geachtet: Immer mehr Menschen sind mit Kopfhörern auf Achse. Kein Wunder. Wer viel Zeit in Bus und Bahn verbringt, möchte sich ausklinken und in seine Privatsphäre zurückziehen. Von der eigenen Playlist begleitet, wird die tägliche Fahrtroutine so zumindest akustisch etwas aufgepeppt. Umfragen zeigen, dass auch Fußgänger, Rad- und Autofahrer sich zunehmend vollverstöpselt mit Im-Ohr-Kopfhörern fortbewegen. Prinzipiell verboten ist das nicht. Aber ist es klug?

Gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) ist demjenigen, der ein Fahrzeug führt, eine Beeinträchtigung des Gehörs durch Geräte, wie beispielsweise laute Musik über Kopfhörer, ausdrücklich verboten (StVO § 23 Abs. 1 S. 1). Was als zu laut gilt, hängt zwar vom Einzelfall ab. Doch ein Urteil aus dem Jahr 1987, das Walkman-Urteil (Oberlandesgericht Köln, Ss 12/87), dient dabei als Orientierungshilfe.

Das Gericht bestätigte darin die gegen einen Radfahrer verhängte Geldbuße. Der zuständige Richter war zu der Überzeugung gelangt, dass der vom Radfahrer während der Fahrt getragene Walkman dessen Gehör beeinträchtigt habe. Die gewählte Lautstärke betrug etwa ein Drittel der Maximallautstärke. Ein Urteil, das auch als Signal an Autofahrer verstanden werden kann, die vorzugsweise mit voll aufgedrehter Soundanlage am Straßenverkehr teilnehmen.

Eigentlich verlassen wir uns ständig auf unser Gehör. Etwa, wenn wir als Fußgänger gedankenversunken, ohne uns umzusehen

einen Radweg queren und im letzten Moment, von einer schrillen Fahrradklingel erschreckt, zur Seite springen. Schön, dass Straßenbahnen heute nicht mehr rattern und quietschen, sondern flüsterleise von Station zu Station gleiten. Doch leider wird gerade das Fußgängern und Radfahrern immer wieder zum tödlichen Verhängnis. Auch das kaum vernehmbare Motorengeräusch von Elektroautos hat sich als Gefahrenquelle entpuppt, die mit künstlicher Klangkulisse entschärft werden muss.

Offensichtlich ist gutes Hören im Straßenverkehr genauso wichtig wie gutes Sehen. Aber warum ist dann für den Führerscheinwerb nur der Sehtest Pflicht und der Hörtest freiwillig? Viele Autofahrer ahnen vielleicht noch nicht einmal, dass sie schlechter hören.

Auch der Bundesinnung der Hörgeräteakustiker (biha) ist gutes Hören im Straßenverkehr ein wichtiges Anliegen. So empfiehlt sie regelmäßige Hörtests unabhängig vom Alter des Verkehrsteilnehmers. „Unbehandelte und unversorgte Schwerhörigkeit ist gefährlich“, erklärt Marianne Frickel, Präsidentin der biha. „Es kann sehr anstrengend sein, mit einem unversorgten Hörverlust auf alle unterschiedlichen Signale zu achten, sie zu orten und schnell zu reagieren.“

So verständlich die Scheu, ein Hörgerät zu tragen, oder der Wunsch, sich dem Lärm und der Hektik des Alltags akustisch zu entziehen: Unsere Sicherheit und die der anderen geht vor. Sorgen wir also dafür, dass wir ganz Ohr sein können, wenn's drauf ankommt.

Liebes BAVC-Mitglied,

wir verbringen immer mehr Zeit unterwegs. Und wenn wir wollen, leisten uns dabei ganze Bibliotheken, Plattensammlungen und Filmarchive Gesellschaft. Dank der Digitalisierung können wir eine schier unendliche Menge an Information ständig und überall nutzen und nahezu unbeschränkt kommunizieren.

Dennoch stoßen wir dabei immer wieder an unsere eigenen Grenzen: prinzipielle Vorbehalte, festgefügte Erwartungen, auf Vermutung gestützte Meinungen. Für das tägliche Miteinander täte uns auch hier etwas mehr Beweglichkeit gut.

Sind Gigaliner nur nervig und Lkw-Fahrer von Natur aus stur? Geht es wirklich nur mich etwas an, wie gut meine Ohren sind und wie laut ich unterwegs mein eigenes Programm höre? Ist immer der andere schuld, wenn er mich auf der Straße übersieht? Vermutlich ahnen Sie es schon, die Antwort lautet: Nein.

Mit konventionellen Vorstellungen räumt auch David Lebuser auf – BAVC-Mitglied und erster Profi-Rollstuhl-Skater Deutschlands. Im Interview berichtet er von seinen Skatepark-Workshops für andere Rollstuhlfahrer, wirbt für mehr echte Inklusion und liest unserer Regierung hinsichtlich Barrierefreiheit die Leviten.

Blieben Sie beweglich und seien Sie sicher unterwegs

Katrin Sießl

Katrin Sießl
Geschäftsführender Vorstand



Foto: P. Ramakers

Baustellen sicher passieren

Baustellen auf Autobahnen sind Unfallschwerpunkte – Nerv- und Angstobjekt zugleich. Nicht ohne Grund werden sie bereits in 2 km Entfernung per Schild angekündigt und das Tempolimit schrittweise gesenkt: 120 – 100 – 80 km/h. Was Sie außerdem beachten sollten, um gut durchzukommen:

- Baustellen mit besonderer Aufmerksamkeit passieren.
- Tempolimit und Sicherheitsabstand einhalten.
- Im Überleitungsbereich am Beginn und Ende nicht neben Lkw fahren, da sie in diesem Bereich mehr Platz benötigen.
- Rechtsfahrgebot achten. Die rechte Spur ist die breitere. Auf Standstreifen fahren, wenn dieser freigegeben ist.
- Auf die eigene Fahrspur konzentrieren, nicht für längere Zeit auf den Gegenverkehr oder das Fahrzeug neben Ihnen schauen.
- Vorausschauend fahren und auf Bremsmanöver der Vorausfahrenden achten.
- Bei Nachtbaustellen besonders aufmerksam sein und nicht durch helles Licht ablenken lassen.

Toter-Winkel-Assistent für Lkw



Zwanzig bis vierzig Mal pro Jahr kommt für Radfahrer und Fußgänger jede Hilfe zu spät. Sie werden, vom Fahrer unbemerkt, von seinem Lkw erfasst, der beim Rechtsabbiegen die Kurve schneiden muss, und haben keine Chance.

Warum der tote Winkel als Unfallursache in Deutschland noch immer unterschätzt wird, ist auch Dr. Wolfram Hell vom Münchener Institut für Rechtsmedizin unbegreiflich. Die erforderliche Technik zur Gefahrenerkennung und -vermeidung ist bereits entwickelt.

BRUMMI 2.0 – Wenn die Gigaliner kommen

Die Begeisterung für die Lang-Lkw hält sich bei Autofahrern in Grenzen: Noch mehr Frachtverkehr auf der Straße statt auf der Schiene, noch mehr Staus und überfüllte Autobahn-Parkplätze, noch mehr schlimme Unfälle mit Radfahrern und Fußgängern. Aber sind alle diese Vorbehalte gegenüber den maximal 25,25 m langen Gigalinern wirklich zutreffend? Der Feldversuch in zwölf Bundesländern, an dem sich 49 Unternehmen mit insgesamt 135 Gigalinern beteiligen, läuft noch bis Ende des Jahres. Die Bilanz insgesamt scheint positiv. Auch Bundesverkehrsminister Dobrindt zeigt sich geneigt, den Regelbetrieb für die Kolosse zu befürworten. Ein Blick auf die Fakten:

Mehr Frachtverkehr auf der Straße?

Eine Verlagerung des Transportvolumens von der Schiene auf die Straße konnte die Bundesanstalt für Straßenwesen nicht feststellen. Dafür jedoch Kraftstoffeinsparungen von 15 bis 25 Prozent, was auch eine Minderung der CO₂-Emission bedeutet. Zwei Lang-Lkw fassen das Volumen von drei herkömmlichen Lastzügen. Da in Deutschland jedoch die Maximallast wie bei den normalen Lkw auf 40 Tonnen beschränkt ist, verteilt sich das Gewicht auf mehr Achsen, so dass auch die Straßen nicht stärker belastet werden. Durch das 40-Tonnen-Last-Limit sind die Lang-Lkw keine Konkurrenz für Bahn und Binnen-

schiff. Diese können deutliche höhere Lasten pro Ladeinheit transportieren. Gigaliner sind auf voluminöse Frachten ausgelegt: Dinge, die viel Platz brauchen, aber geringes Gewicht haben.

Zu enge Nothaltebuchten, Rastplätze und Kreisverkehre?

Die Gigaliner sollen nur auf Autobahnen sowie auf Zubringerstraßen, die den Straßenbaustandards entsprechen, verkehren. Dank ihrer zusätzlichen Lenkachsen können sie auch Kreisverkehre problemlos passieren. Modernste Assistenzsysteme und ein kürzerer Bremsweg machen die Befürworter ebenfalls als Argumente für den Gigaliner geltend. Ob sich die Situation auf den Rastplätzen dadurch entspannt, dass zwei Gigaliner drei herkömmliche Lastzüge ersetzen können, bleibt abzuwarten.

Mehr Unfälle mit Radfahrern und Fußgängern?

Dagegen spricht, dass Gigaliner nur auf Strecken fahren, auf denen in der Regel keine Fußgänger und Radfahrer verkehren: Autobahnen und Zubringerstrecken zu Großverladern und Logistikverteilzentren. Unabhängig davon ist der tote Winkel bei Gigalinern naturgemäß nicht größer oder anders als bei herkömmlichen Lastzügen. Außerdem sind Toter-Winkel-Assistenten bei den Gigalinern, neben zahlreichen anderen Sicherheits- und Assistenzsystemen, standardmäßig an Bord.

Dennoch hat die Mehrzahl der Lkw-Hersteller noch keinen Abbiege-Assistenten im Programm. Erst wenn dies der Fall sei, so mutmaßt Walter Niewöhner, Gruppenleiter bei der DEKRA-Unfallforschung, könne er zur Pflicht gemacht werden. Dr. Axel Malczyk von der Unfallforschung der Versicherer (UDV) ist da anderer Meinung. In dem von Kosten- und Konkurrenzdruck geprägten Transportgewerbe räumt er dem Toter-Winkel-Assistenten für Lkw kaum Chancen ein, solange er nicht Pflicht ist.

In diesem Zusammenhang möchte der BAVC die Lang-Lkw-Befürworter an ihre eigene Argumentation erinnern: Wenn der tote Winkel bei Gigaliner und konventionellem Lastzug erklärtermaßen gleich ist, wieso sollte der Toter-Winkel-Assistent dann nur bei Gigalinern standardmäßig an Bord sein? Eine Frage, die sich nicht nur dem BAVC aufdrängt, sondern vermutlich auch den Hinterbliebenen von Verkehrsopfern. Von denen viele noch am Leben sein könnten, wenn verfügbare Technik auch konsequent genutzt würde.

Sprechen Sie Lkw?



Damit Lkw- und Pkw-Fahrer einander besser verstehen, hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) ein Wörterbuch aufgelegt. Das Bändchen ist auf-

gemacht wie ein Langenscheidt-Wörterbuch, weil der gleichnamige Verlag diese Aktion gerne unterstützt hat und Logo und Layout zur Verfügung stellte.

Anders als ein übliches Wörterbuch besteht Lkw – Pkw aus Illustrationen und Situationsbeschreibungen. Humorvoll nehmen sie die klassischen Konflikte und Aufreger im Miteinander von Lkw- und Pkw-Fahrern aufs Korn und beschreiben sie aus beiden Perspektiven. Tipps zur Vermeidung von kritischen Situationen und zum rücksichtsvolleren Umgang im Straßenverkehr komplettieren die 24-seitige Übersetzungshilfe. Als pdf-Datei kann sie auf der Website des DVR gratis heruntergeladen werden. www.dvr.de



Leben mit Rädern

Fünf Fragen an David Lebuser, Deutschlands ersten Profi-Rollstuhl-Skater

Seit seinem Sturz mit 21 Jahren sitzt David Lebuser querschnittsgelähmt im Rollstuhl. Sitzen trifft es nicht ganz. Vielmehr testete er von Beginn an, fasziniert von der amerikanischen Rollstuhl-Skater-Szene, Tag für Tag seine Grenzen aus. Inzwischen ist der Einssechszundneunzig-Mann Deutschlands erster professioneller Rollstuhl-Skater und nimmt in den USA regelmäßig und sehr erfolgreich an Meisterschaften teil. Er veranstaltet außerdem hierzulande Rollstuhl-Skate-Workshops und setzt sich für Barrierefreiheit und Teilhabe ein. Seit September ist der vielreisende Extremsportler Mitglied des BAVC und derzeit noch auf der Suche nach einem passenden Gefährt für sich und sein umfangreiches Equipment. Wir haben die Gelegenheit genutzt, ihm ein paar Fragen zu stellen.

Das komplette Interview finden Sie unter: www.facebook.com/BAVCAutomobilclub

Wie ist Ihr letzter Workshop gelaufen?

Sehr gut – die Nachfrage ist nach wie vor riesig. Vor allem die Kids und Jugendlichen wollen einfach Action. In Kassel hatten wir gerade einen Skate-Workshop in der Kesselschmiede, um den Einstieg in den Sport allen möglich zu machen. Sonst ist dort aber auch an jedem ersten Sonntag im Monat ein Treffen für Interessierte, Anfänger und Fortgeschrittene.

Wer sind die Hauptnutzer Ihrer Kurse?

Rollstuhlfahrer jedes Alters. Aber auch viele, die nicht im Rollstuhl sitzen, kommen zum Gucken und Ausprobieren. Für einige ist der Skatepark einfach nur eine große Spielwiese. Andere kostet es große Überwindung, über eine Schräge zu rollen. Am Ende ist aber

Mit dem E-Bike durch den Winter

Ob Radfahren bei Schnee und Eis eine gute Idee ist, muss jeder selbst entscheiden. Prinzipiell spricht nichts dagegen. Hier ein paar Tipps für frustfreies Fahrvergnügen auch bei Frost.

Akku bei Minusgraden nicht am Fahrrad lassen und nur bei Zimmertemperatur laden
Lithium-Ionen-Akkus nach Gebrauch bei Minusgraden mit ins Warme nehmen, um Schäden zu vermeiden. Akku erst laden, wenn er Zimmertemperatur erreicht hat. Moderne

jeder ein Stück über sich hinausgewachsen und kann mit breiter Brust ins Bett fallen.

Stichwort Barrierefreiheit: Wie ist es darum in Deutschland bestellt?

Ich finde, dass Deutschland als Unterzeichner der UN-Behindertenrechtskonvention Nachholbedarf hat. Im Alltag will ich keine Treppen hochklettern. Ich möchte mich verabreden können, ohne mir vorher Gedanken machen zu müssen, komme ich da rein und wie sieht eigentlich das Klo aus. Die USA haben seit 25 Jahren ein funktionierendes Teilhabegesetz. Dort kann ich all diese Sachen entspannter angehen. Unsere Regierung versucht nun auch, ein solches Gesetz zu kreieren. Viele Forderungen werden nicht erfüllt. So wird es wohl deutlich schlechter bleiben als anderswo. Die Privatwirtschaft dabei nicht zur Barrierefreiheit zu verpflichten, ist ein riesiger Fauxpas.

Womit kann man sich als Mensch ohne Rollstuhl bei Menschen im Rollstuhl so richtig unbeliebt machen?

Indem man jemanden auf seine Behinderung reduziert. Einen Fremden direkt mit privaten Themen anzugehen oder ständig unerschwinglich davon auszugehen, dass jemand total hilflos ist, kann schon sehr nervig sein.

Wie hat sich Ihr Leben durch Ihre Popularität verändert?

Sehr zum Positiven. Ich kann sie nutzen, um für Barrierefreiheit, Selbstbestimmung und Teilhabe zu werben. Ich kann versuchen, alte Klischees aus den Köpfen zu verbannen und damit die Einstellung zu behinderten Menschen verbessern. Ich kann für Inklusion kämpfen, was weit mehr ist als ein gemeinsamer Schulbesuch. Denn für ein unverkrampftes Miteinander müssen wir vor allem Begegnungen schaffen und zwar auch in Freizeit, Kultur und Sport. Inklusion hört nicht nach der Schule auf, weder nach dem letzten Klingeln noch nach dem Abschluss.

Mehr über David Lebuser online: www.lisa-and-david.net
(Blog und Workshop-Termine)

Akkus sollten in der Regel über einen entsprechenden Ladeschutz verfügen.

Akku-Schutzhülle zulegen

Eine Neopren-Hülle schützt den Akku gegen Auskühlen und bringt mehr Reichweite.

Ggf. zweites Ladegerät anschaffen

Ist der tägliche Weg zur Arbeit länger, lohnt ggf. auch ein zweites Ladegerät am Arbeitsplatz. Damit steht dann auch für den Rückweg die volle Kapazität zur Verfügung.

Alternative E-Motorrad?

Verzeihen Sie – Sachlichkeit beim Moppedfahren ist nicht mein Ding. Moppedfahren ist pure Emotion. Bei mir, bei meiner Frau, bei allen von mir geschätzten Kolleginnen und Kollegen der Zunft, sogar bei den Polizeibeamten, die auf Dienstkrädern die Landschaft bereisen dürfen. Darob verkaufen die Hersteller auch nicht nur Motorräder, sondern ganze Lebensentwürfe samt Zubehör. Wer gerne den bösen Buben gibt oder den Coolen, findet sich schnell im Markenportfolio zurecht.

Eine Wirtschaftsstudie des Industrieverbands Motorrad lässt erstaunen: 11,6 Mrd € Umsatz im weiteren Sinne und 6,6 Mrd € Bruttowertschöpfung entsprechen in der Größenordnung den Werten der Apotheken oder der Möbelherstellung in Deutschland. Gut 130 000 Arbeitsplätze, Emotionen, Werbeversprechen, Leistungen auf Formel-1-Niveau, unsere Verkehrsdichte, der Zustand mancher Straßen und das (berechtigte) Ruhebedürfnis der Anwohner von Motorradstrecken, das sind beste Zutaten für einen brisanten Politcocktail.

Die Bedeutung der Branche macht es schwer, politisch zwischen den Interessen zu vermitteln. Lösungen sind nicht in Sicht. Ich wage zu behaupten: Solange Elektromotorräder nicht die Emotionen der Moppedfahrer bedienen, sind sie keine Lösung. Auch wenn sie immer besser werden und die Lärmproblematik entschärfen könnten. Es bleibt beim allgemeinen Appell an die Vernunft. Ich für meinen Teil fahre gerne engagiert-sportlich, mit Sicherheitsreserven und bin absolut nicht laut unterwegs. Das wünsche ich mir von allen meinen Kolleginnen und Kollegen. Die Kunst besteht, wie fast immer darin, den Spaß zu verantworten.

Die Linke zum Gruß und Gott befohlen

Ihr Michael Aschermann | www.kradapostel.de
Sprecher der Gemeinschaft christlicher Motorradgruppen (gcm) | www.verkehrskoach.com

IMPRESSUM

Herausgeber:

BAVC-Bruderhilfe e.V., Automobil- und Verkehrssicherheitsclub, Karthäuserstraße 3a, 34117 Kassel, Telefon 05 61/7 09 94-0
www.bavc-automobilclub.de

Verantwortlich i.S.d.P.:

Katrin Sießl, Geschäftsführender Vorstand
Konzeption, Layout/Realisation:
PEAK.B Agentur für Kommunikation GmbH, Berlin
Herstellung: Druckerei Raisch GmbH, Reutlingen



Bruderhilfe e.V.
Automobil- und
Verkehrssicherheitsclub

Wer haftet, wenn mein Fahrerassistenzsystem Mist baut?

Tempomat, Rückwarner, Parkassistent, Einparkhilfe, Abstandssystem – Technik, die dem Autofahrer das Leben erleichtern und Risiken minimieren soll. Doch was, wenn der Tempomat defekt ist, ich zu schnell bin und geblitzt werde oder mir trotz Einparkassistent ein Parkrempler passiert?

Auch wer Assistenzsysteme nutzt, muss selbst dafür sorgen, dass er die Verkehrsregeln einhält. Wer mit Tempomat fährt, ist nach einem Urteil des OLG Hamm vom 21. April 2006 verpflichtet, seine Geschwindigkeit zu kontrollieren und die Einhaltung von Tempolimits zu gewährleisten. Die Schuld auf ein defektes Assistenzsystem oder – wie hier – auf einen defekten Tempomat zu schieben, hat keine Aussicht auf Erfolg. Dasselbe gilt auch für andere Assistenzsysteme sowie für Abstandsregeln.

Bei einem Verkehrsunfall haftet der Fahrzeughalter unabhängig von der Benutzung von Fahrerassistenzsystemen gemäß § 7 Abs. 1 StVG, wenn durch den Betrieb des Fahrzeugs

eine Sache beschädigt oder ein Mensch verletzt wurde. Ausnahmen: Höhere Gewalt als Ursache oder fehlende Einwilligung des Halters in die Benutzung des Fahrzeugs.

Der Halter hat zudem eine Informations- und Instruktionspflicht, wenn er einem Dritten sein Fahrzeug mit einem Assistenzsystem überlässt. Gleichzeitig muss er aus Gründen seiner Verkehrssicherungspflicht das System stets instand halten und ggf. reparieren lassen, wenn es nicht deaktiviert werden kann und für die Fahrstabilität notwendig ist.

Die bisher verfügbaren Assistenzsysteme müssen vom Fahrer überwacht werden. Er hat ihr Verhalten zu kontrollieren und ggf. zu korrigieren. Daher haftet der Fahrer auch weiterhin gemäß § 18 Abs. 1 StVG, wenn durch das Assistenzsystem ein Schaden entsteht. Fahrerassistenzsysteme ändern also an der Haftung von Fahrzeughalter und -führer zunächst nichts. Anders wäre es, wenn die Pflicht zur Überwachung des Systems entfiel und das Fahrzeug völlig autonom führe. Dann be-

stünde kein Verschulden des Fahrers und auch keine Haftung nach § 18 Abs. 1 StVG. Autonome Autos sind jedoch bisher nicht zugelassen. Die Bundesregierung arbeitet an einem entsprechenden Gesetzesentwurf.

Ist das Assistenzsystem wirklich defekt, haftet neben dem Fahrzeughalter und -führer möglicherweise auch der Autohersteller. Und zwar nach dem Produkthaftungsgesetz oder auch Deliktsrecht, sofern ein Konstruktions-, Fabrikations- oder Instruktionsfehler vorliegt. In diesem Fall muss der Fahrzeughalter jedoch beweisen, dass das Assistenzsystem aktiv und ein solcher Fehler die Ursache war. Dabei ist dringend auf die Beweissicherung zu achten. Bei Fragen hierzu sollten Sie sich an einen Verkehrsrechtsanwalt wenden.

Die BAVC-Verkehrsrecht-Tipps präsentiert: Rechtsanwältin Nicole Gronemeyer RAe. Korzus Piewack Horstkötter und Partner Hemmstraße 165 | 28215 Bremen
Telefon 04 21/37 77 90 | Telefax 04 21/376 00 86
rae@korzus-partner.de | www.korzus-partner.de

Autofahren? Nicht mit Grippe bitte!



Foto: perfectmatch

Wer trotz grippalen Infekts Auto fährt, tut sich und anderen keinen Gefallen. Ein Husten- oder Niesanfall am Steuer, bei dem sich die Augen reflexartig schließen, kann schnell zu gefährlichen Situationen führen. So werden aus einer Niesattacke im Stadtverkehr bei Tempo 50 schnell mal 20 m Blindflug. Mit Grippemitteln dagegenhalten? Auch keine gute Idee. Rezeptfreie Mittel können Schwindel, Unruhe oder Müdigkeit verursachen und das Reaktionsvermögen verlangsamen, warnt der TÜV Süd. Manche Präparate, wie z. B. Hustensäfte, enthalten hochprozentigen Alkohol und zusätzlich Codein, das das Sehvermögen beeinträchtigen kann. Wer mit dieser Mischung im Blut einen Unfall baut, muss mit unangenehmen straf- und versicherungsrechtlichen Konsequenzen rechnen. Deshalb: Vorher Beipackzettel lesen, ob die Einnahme die Fahrtauglichkeit beeinträchtigen kann, und dazu auch Hausarzt oder Apotheker befragen. Ansonsten: Viel Flüssigkeit und Schlaf statt Zähne zusammenbeißen und zur Arbeit. Denn wenn alle Kollegen angesteckt sind, ist auch niemandem geholfen.



Foto: vba/lehja

Kaum werden die Tage wieder kürzer, steigt die Zahl der Unfälle. Dämmerung und Dunkelheit sind daran nicht ganz unschuldig. Schließlich spielen sich von Oktober bis März 20 % des täglichen Verkehrsaufkommens darin ab und 27 % der Unfälle passieren dann. Hauptursache sind schlechte Sichtbarkeit von Radfahrern und Fußgängern, aber auch fehlerhafte Lichtanlagen von Kraftfahrzeugen.

Wer sich in Herbst und Winter als Fußgänger oder Radfahrer dunkel kleidet, riskiert schlicht übersehen zu werden. Bereits ab 25 m Entfernung verschwindet er in der Dunkelheit. So überrascht es nicht, dass in 90 % der betroffenen Unfälle Autofahrer angaben, den Fußgänger nicht oder zu spät gesehen zu haben. Bei Unfällen, die tagsüber passierten, wurde nur in 19 % Fälle diese Ursache genannt. Helle Kleidung ist auf eine Entfernung von 80 m sichtbar. Und eine Warnweste mit

Reflektoren ist auch aus einer Distanz von 150 m noch bzw. schon wahrnehmbar.

Auch die Autofahrer können zu mehr Sicherheit bei Dunkelheit beitragen. Laut Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V. (ZDK) sind bei 35 % der Pkw Mängel an der Lichtanlage zu beanstanden. Ein routinemäßiger Lichttest im Herbst hilft vorzubeugen. Wer außerdem auf einwandfreie Wischblätter achtet, Frostschutz im Wischwassertank hat, bei Frost vor der Fahrt die Scheiben ordentlich freikratzt und auch bei Tage mit Licht fährt, hat schon ziemlich viel richtig gemacht.

Radfahrer sollten bei der Beleuchtung nicht am falschen Ende sparen. Lichtanlagen mit Standlichtfunktion oder auch ein einfaches Stecklicht können ihr Leben retten. Auch Speichenreflektoren sind eine gute Idee. Senioren, die auf Rollatoren angewiesen sind, seien Rücklicht und Reflektorbänder ans Herz gelegt, die es im Fachhandel gibt – natürlich auch für Kinderwagen. Und damit nicht nur Herrchen bei Dunkelheit eine gute Figur macht, gibt es auch blinkende Hundehalsbänder und reflektierende Leinen.

Kinder sind in der dunklen Jahreszeit besonders gefährdet. Deshalb empfiehlt der BAVC, Kinderkleidung zusätzlich mit reflektierenden Applikationen oder Anhängern zu versehen, damit sie sicherer unterwegs sind.