

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 001	Bezeichnung des Projekts:	BikeSafe / ScooterSafe London
Version: 2	Website:	http://www.bikesafe-london.co.uk
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Die Initiative BikeSafe wurde im Jahr 2003 unter Federführung der Polizei in London ins Leben gerufen und soll Motorrad-, Kleinkraftrad- und Motorrollerfahrern die Gelegenheit zur Teilnahme an einem „Rider Skills Day“ bieten, bei dem sie ihr fahrerisches Können von erfahrenen Mitgliedern der Polizeimotorradstaffeln beurteilen lassen können.</p> <p>Die Fahrer absolvieren ein ganztägiges Trainingsprogramm bei der Polizei, in dessen Rahmen in Unterrichtssituationen das System der Beherrschung der Motorräder, unfallverursachende Faktoren und Sicherheitsaspekte beleuchtet werden; ein Praxisteil mit Fahrten unter Aufsicht bei ca. 100-115 km/h rundet das Programm ab.</p> <p>Die Beurteilung im Rahmen des „Rider Skills Day“ soll den Fahrern Anreize für die Teilnahme an weiteren Trainingslehrgängen für Kraftradfahrer bieten.</p> <p>Die Komponenten der Trainingslehrgänge sind auf die höheren Ebenen der GADGET-Matrix abgestimmt (The EU-project GADGET (Hatakka, Keskinen, Gregersen, Glad 1999)).</p> <p>Die Teilnehmer erhalten eine Beurteilung ihrer derzeitigen Fähigkeiten und Ratschläge für deren weitere Verbesserung.</p>	

<p>Überwachungsdaten:</p>	<p>Spezifische <i>Zielsetzungen</i> vor und nach der Überwachung der Unfalldaten waren für die Lehrgangsteilnehmer nicht formuliert worden. Die Fahrer erhalten sechs Monate nach der Teilnahme an BikeSafe einen Fragebogen. Die nachstehenden Angaben sind dem BikeSafe-Monitoringbericht 2009 entnommen, der auf den Antworten auf den Fragebogen basiert:</p> <p><i>Der Anteil der Unfälle, bei denen die Fahrer Verletzungen erlitten, geht nach der Teilnahme an BikeSafe-Lehrgängen (BSL) um mehr als 10 % zurück, die Zahl der Unfälle, an denen ein anderes Fahrzeug beteiligt ist, geht um mehr als 5 % zurück. Diese Ergebnisse zeigen, dass bei Fahrern, die an BikeSafe teilnehmen, aufgrund des zusätzlichen Sicherheitstrainings eine geringere Verletzungswahrscheinlichkeit besteht, außerdem sind die Fahrer offenbar besser für die anderen Verkehrsteilnehmer sensibilisiert, so dass die Gefahr von Zusammenstößen sinkt.</i></p> <p>Die Tabelle unten gibt einen Überblick über Kraftradunfälle mit Verletzungsfolge in London. Seit dem Start von BikeSafe London im Jahr 2003 ist die Gesamtzahl der Kraftradunfälle mit Verletzungsfolge um 30 % zurückgegangen. Im gleichen Zeitraum sank die Zahl der getöteten oder schwer verletzten Kraftradbenutzer um 39 %.</p> <table border="1" data-bbox="544 1108 1295 1472"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Tödlich</th> <th>Schwer verletzt</th> <th>Leicht verletzt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2001</td><td>69</td><td>1205</td><td>6523</td></tr> <tr><td>2002</td><td>65</td><td>1148</td><td>5722</td></tr> <tr><td>2003</td><td>63</td><td>1089</td><td>5317</td></tr> <tr><td>2004</td><td>47</td><td>848</td><td>4663</td></tr> <tr><td>2005</td><td>44</td><td>801</td><td>4297</td></tr> <tr><td>2006</td><td>43</td><td>805</td><td>3827</td></tr> <tr><td>2007</td><td>41</td><td>778</td><td>3629</td></tr> <tr><td>2008</td><td>50</td><td>688</td><td>3484</td></tr> <tr><td>2009</td><td>39</td><td>667</td><td>3795</td></tr> </tbody> </table> <p>Zwar kann der Rückgang der Zahl der Personenschäden nicht unmittelbar mit BikeSafe London in Zusammenhang gebracht werden, doch lassen die vorliegenden Zahlen den Rückschluss zu, dass das Beurteilungsprogramm zu dieser Entwicklung beigetragen hat.</p>	Jahr	Tödlich	Schwer verletzt	Leicht verletzt	2001	69	1205	6523	2002	65	1148	5722	2003	63	1089	5317	2004	47	848	4663	2005	44	801	4297	2006	43	805	3827	2007	41	778	3629	2008	50	688	3484	2009	39	667	3795
Jahr	Tödlich	Schwer verletzt	Leicht verletzt																																						
2001	69	1205	6523																																						
2002	65	1148	5722																																						
2003	63	1089	5317																																						
2004	47	848	4663																																						
2005	44	801	4297																																						
2006	43	805	3827																																						
2007	41	778	3629																																						
2008	50	688	3484																																						
2009	39	667	3795																																						
<p>Ergebnisse:</p>	<p>Mehr als 18000 Fahrer nahmen am Fahrertraining von BikeSafe London teil. Die Kraftradunfälle mit Verletzungsfolge gingen in London trotz der zunehmenden Nutzung von Motorrädern im Straßenverkehr zurück und auch die qualitative Projektevaluierung</p>																																								

	<p>zeigt eine positive Entwicklung. Es wird vorgeschlagen, eine belastbarere Bewertung der Trainingslehrgänge unter Verwendung von Daten für eine beobachtete Teilnehmergruppe und eine Kontrollgruppe durchzuführen.</p>
<p>Wesentliche Schlussfolgerungen:</p>	<p>Für eine präzise Bewertung der Wirksamkeit des Projekts sind Beobachtungsdaten zu den Kursteilnehmern erforderlich. Es liegen klare Indizien vor, welche die Wirksamkeit der Trainingslehrgänge unterstreichen, allerdings sind keine eindeutigen Schlussfolgerungen möglich.</p> <p>Aus Sicht der Motorradfahrer sind als wichtigste Lehrgangbestandteile die individuelle Beratung und die verstärkte Sensibilisierung gegenüber allgemeinen Ursachenfaktoren in Verbindung mit spezifischen Vermeidungsstrategien zu nennen. Die zielgruppenorientierte Beratung und die Glaubwürdigkeit der Lehrgangleiter sind offenbar entscheidende Faktoren. Der zielgerichtete ScooterSafe-Lehrgang für Krafträder mit kleinen Hubräumen, wie sie vor allem von Pendlern genutzt werden, ist ein anschauliches Beispiel für diese zielgerichteten Trainingsangebote.</p>
<p>Vergleichsprojekte:</p>	<p>Die BikeSafe-Lehrgänge werden im Vereinigten Königreich in zahlreichen Zuständigkeitsbereichen örtlicher Behörden bzw. Polizeibehörden durchgeführt. Die meisten Lehrgänge sind ähnlich aufgebaut.</p>
<p>Begründung:</p>	<p>Die zugrundeliegenden Daten können nur als Indizien gewertet werden, doch leistet BikeSafe London offenbar einen wirksamen Beitrag zur Verringerung der Zahl der Kraftradunfälle mit Verletzungsfolge im Stadtverkehr.</p> <p>Das Projekt ist auf das eSUM-Ziel für WP3, BP1 ausgerichtet, da es das Potenzial dafür bietet, dass durch Fahrerschulungen/Verhaltensänderungen die Zahl der Unfälle mit Verletzungsfolge gesenkt werden kann.</p>

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 002	Bezeichnung des Projekts:	Fahrausbildungsprogramm für Motorradfahrer
Version: 2	Website:	www.initialridertraining.eu/

Kurzbeschreibung des Projekts:

Dieses Programm wurde von der FEMA, ACEM und FIM mit finanzieller Unterstützung der Europäischen Kommission entwickelt und bietet eine Struktur für die Fahrausbildung von Motorradfahrern. Der Inhalt ähnelt dem im Vereinigten Königreich obligatorischen Grundausbildungsprogramm (Compulsory Basic Training Programme).

Die Partner beabsichtigen, dieses Fahrausbildungsprogramm (Initial Rider Training – IRT) zum europäischen Standard für die Fahrausbildung weiterzuentwickeln.

Der Ausbildungsinhalt umfasst die Entwicklung von Gefahrenbewusstsein, theoretische Elemente zu zentralen Problembereichen sowie Aktivitäten zum Element „Verhalten im Straßenverkehr“.

Darüber hinaus wird in dem Programm ein e-Coaching-Element angesprochen, mit dem Gefahrenwahrnehmung und Risikoeinschätzung verbessert werden sollen. Die dahinter stehende Grundkonzeption ähnelt dem Hazard Perception Test im Vereinigten Königreich.

INITIAL RIDER TRAINING IN EUROPE - THE CHALLENGE

- In 1997 the initial rider training project - the needs and the views of the rider received six main conclusions:
 - that performance rider training in Europe was:
 - widely variable and not always available
 - often prohibitively expensive
 - often unlinked and with poor instruction
 - over emphasised machine controls
 - had little hazard awareness and avoidance focus
 - and rarely addressed rider attitude and behaviour
- However, the 1997 - rider training project - the needs and the views of the rider, IRTT

THE EXISTING INITIAL RIDER TRAINING PROGRAMME

<p>Theoretical</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Road legislation 2. Signs and markings 3. Machine dynamics 4. Hazard awareness 5. Hazards and appropriate clothing 6. Social responsibilities 7. Impairment 8. Attitude and behaviour 	<p>Machine control</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Machine functionally 2. Full movement 3. Clutch, brakes and direction 4. Steering and countersteering 5. Low speed manoeuvring 6. Roadside management 	<p>Traffic interface</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Positioning in traffic 2. Distance and speed 3. Curves and bends 4. Junctions 5. Checkouts 6. Motorways 7. Anticipation 8. Putting together 9. Journey planning
---	---	--

e-Coaching 1. will also address to hazard and consequences of attitude and behaviour, which, in addition, could improve significantly the credibility, content and the quality of many of the initial rider training arrangements within the European Union

- Propose a comprehensive, coherent and cost-effective approach with all the essential elements and aspects for initial rider training, along with a method to support initial rider training in a range of different social and economic situations.
- Address the main problems affecting the quality of initial rider training, ordering a balance between machine control and hazard awareness by defining machine controls in the context of their relevance to the environment of today's roads, with an understanding of the rider being a primary responsibility for their own safety.
- Offer a cost improvement touch of the performance training already available for riders within the European Union. Allow for additional programmes, to meet specific circumstances or needs, to be easily developed.

RECOMMENDATIONS FOR THE NEXT STEPS

The IRT programme should:

- be used as a basis for raising the quality of existing national rider performance training arrangements;
- be used as a basis for improving performance rider training within the Member States of the European Union;
- be completed by the development of an e-Coaching programme;
- be made in the context of the progressive access to the driving licence.

Überwachungsdaten:	Der Inhalt des Fahrausbildungsprogramms basierte teilweise auf der MAIDS-Studie zu Unfällen mit Verletzungsfolge. Eine Beobachtung der Teilnehmer, die eine Bewertung des Unfall-/Verletzungsrisikos im Vergleich zu einer Kontrollgruppe ermöglichen würde, ist offenbar nicht erfolgt, der Schwerpunkt der Trainingsinhalte liegt jedoch auf den wichtigsten unfallverursachenden Faktoren.
Ergebnisse:	<p>Dieses Projekt liefert eine qualitativ hochwertige Vorlage für die Fahrausbildung in ganz Europa.</p> <p>Die Empfehlung für das e-Coaching sollte in Verbindung mit Forschungsergebnissen aus anderen Quellen (TRL/DST Leconfield) berücksichtigt werden, aus denen hervorgeht, dass sich die fahrerischen Fähigkeiten nicht ohne weiteres vom Simulator auf die Straße übertragen lassen. (Der IRT-Bericht besagt, dass nach Erkenntnissen von Honda die Fahrschüler häufig versuchten, den Simulator zum Absturz zu bringen, wenn sie nicht genau beaufsichtigt wurden.)</p>
Wesentliche Schlussfolgerungen:	Bei der Fahrausbildung ist ein Gleichgewicht zwischen Fahrzeugbeherrschung und Gefahrenbewusstsein sowie sozialer Verantwortung notwendig. Es wird ein europaweiter Standard für die Fahrausbildung benötigt. Bereitstellung eines Programms, das auch von Ausbildern ohne entsprechende Fachqualifikation herangezogen werden kann, wenn keine geeignete gewerbliche Fahrerausbildung existiert.
Vergleichsprojekte:	CBT (Fahrerpflichtausbildung) (Vereinigtes Königreich). Weitere nationale Modelle für die Fahrerausbildung (IRT) (Canada BP1 006 / Norwegen BP1 018).
Begründung:	Eine Beobachtung der Teilnehmer erfolgte zwar nicht, doch werden mit diesem Programm offenbar die wichtigsten unfallverursachenden Faktoren von Kraftradunfällen im Stadtverkehr angesprochen (mangelnde Wahrnehmung durch Fahrer anderer Fahrzeuge, Fehlentscheidung des Kraftradfahrers). Das Projekt ist auf das eSUM-Ziel für WP3, BP1 ausgerichtet, da es das Potenzial dafür bietet, dass durch Fahrerschulungen/Verhaltensänderungen die Zahl der Unfälle mit Verletzungsfolge gesenkt werden kann.

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 003	Bezeichnung des Projekts:	Honda-Fahrsimulator
Version: 1	Website:	http://world.honda.com/news/2006/c060130RidingTrainer/
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Der Honda-Fahrsimulator wird als Ausbildungsinstrument bei Fahrschulen, Händlern und in Schulen eingesetzt, kann aber von Fahrern, die ihr fahrerisches Können verbessern möchten, auch privat genutzt werden. Beim Honda Riding Trainer handelt es sich um einen Computer in einer Rohrrahmenkonstruktion mit Lenker, Sattel, Gangschaltung und Fußbremse, die wie bei einem Motorrad bedient werden.</p> <p>Der Benutzer kann sich auf simulierten verkehrsfreien Straßen mit der Handhabung der Bedienelemente eines Motorrades vertraut machen und nach und nach in Simulationssituationen mit immer dichterem Verkehr trainieren. Dabei kann zwischen unterschiedlichen Fahrsituationen (Stadt, Überland, Bergstrecken, Nachtfahrten usw.) und unterschiedlichen Kraftradklassen (Motorroller oder Motorrad der unteren, mittleren oder oberen Hubraumklasse) gewählt werden. Zwei Fahrsimulationen für den Stadtverkehr vermitteln Erfahrung im Umgang mit häufigen Gefahrensituationen für Motorradfahrer im Stadtverkehr.</p> <p>Mit diesem Simulator sollen Fahranfänger in einem sicheren Umfeld ein Gefühl für die kritischen Verkehrssituationen entwickeln, mit denen sie im Straßenverkehr rechnen müssen, und Überlebensstrategien entwickeln.</p> <p>Der Simulator läuft auf Standard-PCs mit Windows 2000 oder neueren Betriebssystemen.</p>	
Überwachungsdaten:	<p>Es lagen keine speziellen Überwachungsdaten vor, Untersuchungen zum Einsatz von Simulatoren in der Fahrerausbildung in Japan (Awane 1999) zeigten jedoch, dass die Wahrnehmung von Gefahren bei Fahranfängern durch den strukturierten Einsatz des Simulators unter Aufsicht verbessert werden könnte. Ohne Beaufsichtigung versuchten die Testpersonen</p>	

	<p>häufig, den Simulator zum Absturz zu bringen (wie bei Computerspielen). Untersuchungen in Victoria (Australien) (Haworth und Smith 1999) unterstrichen die Bedeutung wiederholter Übungen zum „vorausschauenden Erkennen von Gefahrensituationen“.</p> <p><i>Awane, T. (1999). Integrating simulators in motorcycle safety education. IATSS Research, 23,26-35.</i></p> <p><i>Haworth, N., Smith, R., und Kowadlo. (1999). Evaluation of rider training curriculum in Victoria (Report No.165). Melbourne: Monash University Accident Research Centre.</i></p>
Ergebnisse:	Die Leistungen der Fahranfänger beim „vorausschauenden Erkennen von Gefahrensituationen“ konnten durch den strukturierten und beaufsichtigten Einsatz von Simulatoren verbessert werden.
Wesentliche Schlussfolgerungen:	Der Einsatz von Simulatoren und begleitende Untersuchungen zeigen, dass wiederholtes praktisches Einüben der Wahrnehmung von Gefahren durch Simulation häufiger Verkehrssituationen im Stadtverkehr die Fähigkeit der Fahrer verbessern kann, aufkommende Gefahrensituationen im Vorfeld zu erkennen und damit umzugehen.
Vergleichsprojekte:	FEMA/ACEM IRT-Projekt einschließlich e-Coaching (BP1 002). Einsatz des BSM-Fahrer Ausbildungssimulators im Vereinigten Königreich.
Begründung:	<p>Es fehlt zwar eine Beobachtung der Fahrschüler zur Feststellung der Unfallrisiken im Straßenverkehr, doch zeigen Untersuchungen, dass das Erkennen verbreiteter unfallverursachender Gefahren (wie in der MAIDS-Untersuchung aufgezeigt) durch den strukturierten Einsatz eines geeigneten Simulators unter Anleitung verbessert werden könnte.</p> <p>Das Projekt ist auf das eSUM-Ziel für WP3, BP1 ausgerichtet, da es das Potenzial dafür bietet, dass durch Fahrerschulungen/Verhaltensänderungen die Zahl der Unfälle mit Verletzungsfolge im Stadtverkehr gesenkt werden kann.</p>

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 004	Bezeichnung des Projekts:	Sicherheit von Kleinkrafträdern
Version: 1	Website:	http://www.mopedsafety.com/5-1.html
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Diese von TfL finanzierte Website soll Informationen für Eltern junger Kleinkraftrad-/Motorrollerfahrer vermitteln und verlinkt auf die Website „Dangerous Games“ (siehe separate Beschreibung). Die „Moped Safety“-Website enthält Informationen zu Recht, Schutzkleidung, verbreiteten Gefahren und Unfallursachen. Sie umfasst verschiedene nützliche Statistiken zu Unfalluntersuchungen in London, wobei diese in gewissem Umfang den Feststellungen der MAIDS-Studie widersprechen. Beispiel:</p> <p>27 % der Unfälle wurden durch Autofahrerfehler verursacht, was bedeutet, dass 63 % der Unfälle auf Fehler der Kraftradfahrer zurückzuführen waren; mangelndes fahrerisches Können und Erfahrung der Kraftradfahrer sind also ein Faktor von erheblicher Bedeutung.</p> <p>Die Informationen auf dieser Website richten sich zwar an die Eltern, sind jedoch auch für Fahranfänger hilfreich. Layout, Grundkonzept und Optik sind leicht zu erfassen und die Navigation ist bedienerfreundlich konzipiert.</p> <p>Für Einwohner von London steht auf Anfrage ein Ressourcenpaket zur Verfügung.</p>	
Überwachungsdaten:	Die Zielrichtung der Website und die vermittelten Botschaften stützen sich auf Daten von Unfällen mit Verletzungsfolge für London. Vergleichsdaten zu den Unfallrisiken der Benutzer vor und nach Zugriff auf diese Website liegen nicht vor.	
Ergebnisse:	Vergleichsdaten liegen nicht vor, Indizien lassen jedoch darauf schließen, dass diese Website als Teil des in London eingeführten Maßnahmenpakets einen Beitrag zur Senkung der Zahl der Kraftradunfälle mit Verletzungsfolge im Stadtbereich leistet.	
Wesentliche Schlussfolgerungen:	Das Projekt bildet ein Informationsportal für Eltern junger Kleinkraftrad-/Motorrollerfahrer. Die Ratschläge der Website wirken fundiert und angemessen, allerdings liegen keine Angaben	

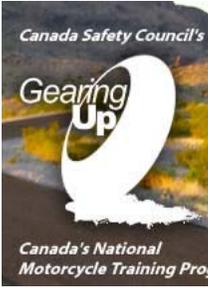
	<p>zu spezifischen Wirkungen oder zu den Zugriffszahlen auf die Website vor.</p> <p>Die Website konzentriert sich auf London, das Konzept kann bei Nutzung lokaler Daten jedoch auch auf andere Regionen übertragen werden.</p>
Vergleichsprojekte:	<p>Website „Dangerous Games“ „Get it Right“.</p>
Begründung:	<p>Als Vorlage für ein Informationsportal für Eltern bietet dieses Projekt das Potenzial für ein Konzept nach dem Prinzip „vorbildlicher Verfahren“. Junge Kraftradfahrer sind in den Unfallstatistiken überrepräsentiert, und trotz der Ergebnisse der MAIDS-Studie sind aus London und anderen Städten des Vereinigten Königreichs (Hull, Leeds, York) deutliche Belege dafür zu erkennen, dass Unfälle von Kraftradfahrern im Alter zwischen 16 und 19 Jahren eher auf „Fahrerfehler“ zurückzuführen sein dürften.</p> <p>Da die Eltern häufig die Kosten für Kleinkraftrad, Fahrschule und Schutzkleidung übernehmen, wäre es sinnvoll, sie durch geeignete, konstruktive Informationen in den Entscheidungsprozess einzubinden.</p> <p>Das Projekt ist auf das eSUM-Ziel für WP3, BP1 ausgerichtet, da es das Potenzial dafür bietet, dass durch Fahrerschulungen/Verhaltensänderungen die Zahl der Unfälle mit Verletzungsfolge im Stadtverkehr gesenkt werden kann.</p>

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 005 / BP3 001	Bezeichnung des Projekts:	Wirkung der Helmpflichtgesetzes für Motorradfahrer in Italien auf die Häufigkeit traumatischer Gehirnverletzungen	
Version: 1	Website:	Artikel (pdf-Dokument): http://www.pubmedcentral.nih.gov/picrender.fcgi?artid=1731012&blobtype=pdf	
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Bei diesem Forschungsvorhaben wurde die Einführung eines überarbeiteten Helmpflichtgesetzes für Motorradfahrer im Jahr 2000 in Italien untersucht. In dieser Fallstudie werden die Auswirkungen einer Medien- und Durchsetzungskampagne in der Region Romagna untersucht.</p> <p>Im Zuge dieser Gesetzesüberarbeitung wurde die Helmpflicht für sämtliche Motorrad- und Kleinkraftradfahrer eingeführt. Vor der Änderung bestand die Helmpflicht nur für Fahrer unter 18 Jahren, und diese Pflicht wurde weitgehend missachtet.</p> <p>In dem Forschungsvorhaben wurde der Widerstand gegenüber dem Tragen eines Helms bei Kraftradfahrern in Italien ermittelt. Er war in Stadtgebieten ausgeprägter und im Süden des Landes besonders augenfällig (Rom 22,5 %, Neapel 3,4 %).</p> <p>Die zielgerichtete Medien- und Durchsetzungskampagne in der Region Romagna bewirkte eine erhebliche Steigerung der Tragequote von Motorradhelmen und einen Rückgang traumatischer Gehirnverletzungen bei Motorradfahrern.</p>		
Überwachungsdaten:	Vorher	Nachher	
	Vorschriftsmäßiges Tragen eines Helms = 19,5 %	Vorschriftsmäßiges Tragen eines Helms = 97,5 %	

<p>Ergebnisse:</p>	<p>Der nachstehende Auszug ist dem Bericht entnommen:</p> <p>Figure 1 TBI hospitalization rates before and after the revised Italian motorcycle-moped helmet law.</p>  <table border="1" data-bbox="576 478 1205 745"> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>No of admissions/100 000 population/year</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1999</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>2000</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table> <p>Year 2000: -76%</p> <p>Results: Helmet use increased from an average of less than 20% to over 96%. A comparison of TBI incidence in the Romagna region shows that there was no significant variation before and after introduction of the revised helmet law, except for TBI admissions for motorcycle-moped crashes where a 66% decrease was observed. In the same area TBI admissions by age group showed that motorcycle mopeds riders aged 14–60 years sustained significantly fewer TBIs. The rate of TBI admissions to neurosurgery decreased by over 31% and epidural hematomas almost completely disappeared in crash injured moped riders.</p>	Year	No of admissions/100 000 population/year	1999	7	2000	2
Year	No of admissions/100 000 population/year						
1999	7						
2000	2						
<p>Wesentliche Schlussfolgerungen:</p>	<p>Die Kombination aus polizeilichen Durchsetzungsmaßnahmen und einer wirksamen Sensibilisierungskampagne scheint zu einem erheblichen Anstieg der Helmtragequote und zu einem messbaren Rückgang der Kopfverletzungen bei Kraftradfahrern geführt zu haben.</p>						
<p>Vergleichsprojekte:</p>	<p>ACEM-Kampagne „Wear and Lock“ (BP1 014 / BP3 006).</p>						
<p>Begründung:</p>	<p>Das Projekt unterstreicht, dass ein eindeutiges und umfassendes Helmpflichtgesetz mit entsprechender Unterstützung durch Medien- und Durchsetzungsinitiativen das Potenzial zur Verringerung der Unfallverletzungszahlen bietet. Die Region Romagna ist in Teilen ländlich geprägt, die Unfälle ereigneten sich jedoch bei Geschwindigkeiten, die annähernd den Kraftrad-Durchschnittsgeschwindigkeiten im Stadtverkehr entsprachen.</p> <p>Die Nichteinhaltung der Helmpflicht ist zwar in einigen EU-Mitgliedstaaten kein Thema, doch kann dieser Projektansatz für die Staaten, in denen dieses Problem besteht, als Muster für ein vorbildliches Verfahren gelten.</p> <p>Das Projekt ist auf das eSUM-Ziel für WP3, BP1 ausgerichtet, da es das Potenzial dafür bietet, dass durch Fahrerschulungen/Verhaltensänderungen die Zahl der Unfälle mit Verletzungsfolge im Stadtverkehr gesenkt werden kann.</p>						

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 006	Bezeichnung des Projekts:	„Gearing Up“ – Das kanadische Fahrausbildungsprogramm für Motorradfahrer
Version: 2	Website:	http://www.ridertraining.org/
Kurzbeschreibung des Projekts:	<div style="display: flex; align-items: center;">   </div> <p>Das Programm „Gearing Up“ für Motorrad-Fahranfänger enthält die folgenden Hauptkomponenten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vor Fahrtbeginn • Fahrtaktik für Motorradfahrer im Stadtverkehr • Traktionskontrolle • Landstraßen • Balance und der Bremsvorgang • Antreten bzw. Anlassen des Motors • Motorradbeherrschung bei niedrigeren Geschwindigkeiten • Motorradbeherrschung bei höheren Geschwindigkeiten • Grundlagen des Verhaltens im Verkehr • Techniken für Notfallsituationen <p>Die Ausbildung umfasst Elemente zu Theorie und Gefahrenwahrnehmung sowie ungefähr 14 Fahrstunden. Das Programm ist in einigen Provinzen verbindlich vorgeschrieben, in anderen freiwillig. In Quebec wurde das Programm 1985 verbindlich vorgeschrieben, diese Vorschrift wurde 1997 aufgehoben, aber nach einem Anstieg der Unfallzahlen im Jahr 2000 wieder eingeführt.</p> <p>In einigen Provinzen wie z. B. Neufundland sind diese Fahrausbildung</p>	

	<p>sowie ein bestandener Seh- und Theorietest und eine anschließende mindestens 30-tägige verbindliche Probephase vorgeschrieben, während derer der Fahrer nur in Begleitung eines erfahreneren Motorradfahrers fahren darf. Anschließend kann der „Anfänger“ einen Fahrttest absolvieren, damit er in der Folgezeit ohne Begleitung fahren darf.</p>
Überwachungsdaten:	<p>Inhalte und Methodik der Ausbildung basieren auf einer Auswertung von Unfalldaten in Kanada. Eine auf der Zahl der Unfälle mit Verletzungsfolge basierende Überwachung erfolgt aufgrund der Gesetzesänderungen in Quebec im Wesentlichen auf Bedarfsbasis (siehe Ergebnisse unten). Einleitend wurde die Fahrausbildung in einer Studie evaluiert, in der 346 Motorradfahrer, die an der Ausbildung teilgenommen hatten, mit einer (nach Alter und Geschlecht abgestimmten) Kontrollgruppe von 346 Fahrern ohne entsprechende Ausbildung über einen Fünfjahreszeitraum von 1979 bis 1984 verglichen wurden. Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass das Alter der stärkste Vorhersageparameter für eine Beteiligung an einem Motorradunfall war. Darüber hinaus wurde jedoch festgestellt, dass Fahrer nach der Fahrausbildung eine geringere Unfallquote als nicht geschulte Fahrer aufwiesen und dass ihre Unfälle tendenziell weniger schwer ausfielen. Insgesamt lag die Zahl der Motorradunfälle der Testgruppe, die die Fahrausbildung absolviert hatte, um 64 % niedriger als die der Gruppe ohne entsprechende Ausbildung (auch ihre Unfallzahlen in allen Fahrzeugkategorien zusammengenommen – einschließlich Motorrädern – lagen um 32 % niedriger). Die Unfallzahlen gingen bei beiden Gruppen in den Folgejahren nach dem Erwerb des Motorradführerscheins Jahr für Jahr weiter zurück. Außerdem wurde in der Studie festgestellt, dass die Vorteile der Fahrausbildung im Hinblick auf die Reduzierung des Unfallrisikos bei Fahrern im Alter von 25 Jahren und darunter deutlicher ausfielen als bei älteren Fahrern und dass die Wirkung der Ausbildung kurzfristig ausgeprägter waren als auch längere Sicht.</p>
Ergebnisse:	<p>Von 1985 bis 1997 war die Fahrausbildung von Motorradfahrern in Quebec verbindlich vorgeschrieben. Im Jahr 1998 – unmittelbar nach dem Wegfall der verbindlichen Ausbildungsteilnahme für Motorradfahrer im Jahr 1997 – stieg die Zahl der tödlichen Motorradunfälle um 46 %. Zum 1. Juli 2000 führte Quebec die Pflicht zur Teilnahme an Fahrausbildungen wieder ein.</p>
Wesentliche Schlussfolgerungen:	<p>Die verbindliche Fahrausbildung mit entsprechendem Inhalt und Qualitätsniveau stellt offenbar eine wirksame Maßnahme gegen Unfallrisiken bei Fahranfängern dar.</p>
Vergleichsprojekte:	<p>Fahrer-ausbildungsprojekt der FEMA/ACEM (BP1 002). CBT (Fahrerpflichtausbildung) (Vereinigtes Königreich).</p>
Begründung:	<p>Die Details der Schulungen basieren zwar auf Unfalldaten aus Kanada,</p>

das Konzept einer angemessenen, nachvollziehbaren und verbindlichen Fahrerausbildung stellt jedoch anscheinend ein wirksames Mittel gegen Kraftradunfälle im Stadtverkehr dar.

Das Projekt ist auf das eSUM-Ziel für WP3, BP1 ausgerichtet, da es das Potenzial dafür bietet, dass durch Fahrerschulungen/Verhaltensänderungen die Zahl der Unfälle mit Verletzungsfolge im Stadtverkehr gesenkt werden kann.

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 007	Bezeichnung des Projekts:	Straßenverkehrssicherheits-Forschungsprojekt Nr. 54 des Department for Transport Detailstudie zu Motorradunfällen (November 2004)
Version: 1	Website:	PDF-Dokument des Forschungsberichts des DfT: http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/research/rsrr/theme5/indepthstudyofmotorcycleacc.pdf
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>In diesem Forschungsprojekt wurden mehr als 1700 Motorradunfälle im Vereinigten Königreich detailliert ausgewertet. Der Bericht enthält in einer Kombination „klinischer“ und statistischer Verfahren eine detaillierte Analyse der unfallverursachenden Faktoren. Neben einem Überblick über die Problemstellung werden geeignete Maßnahmen zur Beeinflussung des Fahrerverhaltens angesprochen, mit denen auf die wichtigsten unfallverursachenden Aspekte eingewirkt werden kann. Die wichtigsten Verbesserungen für Kraftstofffahrer und andere Verkehrsteilnehmer werden aufgezeigt (siehe unten).</p>	

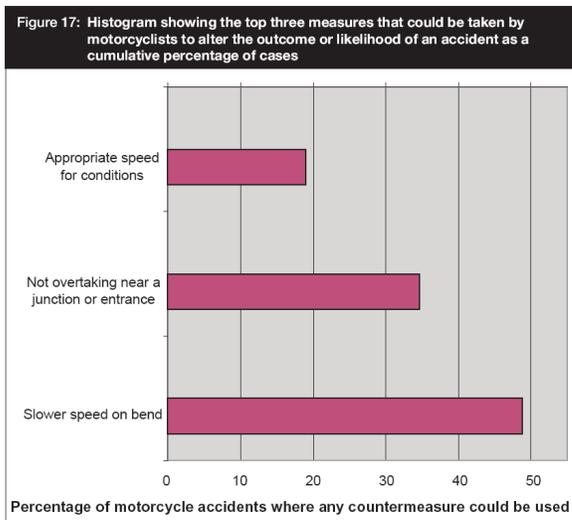


Figure 18: Histogram showing the top two measures that could be taken by other drivers to alter the outcome or likelihood of an accident as a cumulative percentage of cases



Diese Angaben zu spezifischen Maßnahmen zur Beeinflussung des Verhaltens von Motorradfahrern und anderen Fahrzeugführern könnten als Grundlage für die Entwicklung von Schulungsmaßnahmen und Sensibilisierungskampagnen genutzt werden.

Die Ergebnisse deckten sich insofern mit denen anderer Studien (MAIDS, Kropjar 1999 usw.), als die Missachtung der Vorfahrt durch andere Fahrzeuge als vorherrschende Unfallursache im Stadtverkehr ermittelt wurde, allerdings wird im Bericht auch festgestellt, dass junge Kleinkraft-/Motorrollerfahrer in höherem Maße eine Schuld an Unfällen trifft. Als weitere gefährliche Fahrmanöver wurden Vorbeifahren an Autokolonnen, Überholen, zu dichtes Auffahren und unangepasste Geschwindigkeit in Kurven ermittelt.

Auch bei Heckauffahrunfällen sind junge Krafttradfahrer überrepräsentiert, wobei sich mehr als die Hälfte der Unfälle auf nasser Fahrbahn ereignen, so dass sich hier Möglichkeiten für Trainingsmaßnahmen bieten.

Überwachungsdaten:	Die in diesem Bericht enthaltenen Überwachungsdaten sind umfassend angelegt und wurden als Grundlage für die oben vorgeschlagenen Gegenmaßnahmen verwendet.
Ergebnisse:	Die wichtigsten unfallverursachenden Faktoren bei Motorradunfällen auf den Straßen des Vereinigten Königreichs werden aufgezeigt und Gegenmaßnahmen zur Verhaltensbeeinflussung vorgeschlagen.
Wesentliche Schlussfolgerungen:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fahrer anderer Fahrzeuge, vor allem ältere Fahrer, sollten gezielt durch Trainings-/Aufklärungskampagnen angesprochen werden, damit sie ihre Fähigkeit zur Wahrnehmung von Kraftträdern im Verkehr verbessern können. 2. Krafttradfahrer, vor allem jüngere Kleinkraft-/Motorrollerfahrer, sollten gezielt durch Trainings-/Aufklärungsprogramme

	angesprochen werden, in denen die im Bericht aufgezeigten Aspekte der persönlichen Einstellung und des fahrerischen Könnens aufgegriffen werden.
Vergleichsprojekte:	MAIDS.
Begründung:	<p>Die Studie stützt sich nur auf Unfalldaten aus dem Vereinigten Königreich, allerdings besteht eine hinreichende Übereinstimmung mit der weniger umfangreichen MAIDS-Studie (bei der Kraftradunfälle im Vereinigten Königreich ausgeklammert worden waren), um der Übertragbarkeit der Ergebnisse und den empfohlenen Gegenmaßnahmen vertrauen zu können.</p> <p>Das Projekt ist auf das eSUM-Ziel für WP3, BP1 ausgerichtet, da es das Potenzial dafür bietet, dass durch Fahrerschulungen/Verhaltensänderungen die Zahl der Unfälle mit Verletzungsfolge im Stadtverkehr gesenkt werden kann; außerdem können Fachleute aus dem Bereich der Verkehrssicherheit hier eine Referenzdatenbank zu Unfällen/Unfällen mit Verletzungsfolge aufbauen.</p>

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 008	Bezeichnung des Projekts:	„Kill Spills“ („Schluss mit auslaufendem Diesel“) BMF/IAM
Version: 1	Website:	www.killspills.org.uk
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Mit dieser im Jahr 2003 angelaufenen Kampagne, die von der British Motorcyclists Federation (BMF) gesponsert und unterstützt wurde, sollen durch auslaufenden Dieselmotorkraftstoff verursachte Verletzungen verringert werden. Die Kampagne umfasst einfache und wirksame Botschaften, mit denen Fahrer von Dieselfahrzeugen zu mehr Sorgfalt beim Tanken angehalten werden sollen.</p> <p>Teil der Kampagne sind unter anderem eine anschauliche Website, Poster, Merkblätter sowie ein Display-Anhänger, der bei öffentlichen Veranstaltungen eingesetzt wird; außerdem wird eine jährliche Sternfahrt zum Sitz des Premierministers des Vereinigten Königreichs in London durchgeführt.</p> <p>Die Kampagne stützt sich auf Statistiken zu Unfällen mit Verletzungsfolge, aus denen die Zahl der Unfallverletzten hervorgeht, die primär auf auslaufenden Dieselmotorkraftstoff zurückzuführen sind.</p> <p>Darüber hinaus enthält die Website Ratschläge für Fahrer, in denen defensives Fahren und Techniken zur Risikobeherrschung im Vordergrund stehen.</p> <p>Die Kampagne wird darüber hinaus von Kraftstofflieferanten und Logistikunternehmen unterstützt. Die Poster und Merkblätter der Kampagne werden an zahlreichen Standorten im gesamten Vereinigten Königreich verteilt.</p>	
Überwachungsdaten:	Die Zahl der durch Unfälle infolge von auslaufendem Dieselmotorkraftstoff verletzten Motorradfahrer ist seit Beginn der Kampagne zurückgegangen. Ein Zusammenhang zwischen diesem Rückgang und den Aktivitäten von KillSpills konnte	

	allerdings nicht eindeutig aufgezeigt werden.
Ergebnisse:	Die Kampagne wurde extern in großem Umfang von Transportlogistikunternehmen und Kraftstoffvertriebsunternehmen unterstützt. Vertreter der Kampagne engagieren sich im UK National Motorcycle Council und bei der Umsetzung der Motorradstrategie der Regierung des Vereinigten Königreichs.
Wesentliche Schlussfolgerungen:	Ein Zusammenhang zwischen der rückläufigen Gesamtzahl der Unfälle mit Verletzungsfolge und der Kampagne konnte zwar nicht hergestellt werden, doch weisen Indizien darauf hin, dass bei den Fahrern von Dieselfahrzeugen eine zunehmende Sensibilisierung und Verhaltensänderungen erreicht worden sind.
Vergleichsprojekte:	Keine bekannt.
Begründung:	<p>Die Ermittlung ähnlicher Unfallprobleme in anderen Ländern der EU erwies sich als schwierig, da jedoch die betroffenen Verkehrssysteme und Fahrzeuge einander entsprechen, dürfte die Übernahme eines ähnlichen Konzepts Vorteile mit sich bringen. Von der FEMA wurde auslaufender Dieselmotorkraftstoff als ernstes Problem von europaweiter Tragweite benannt.</p> <p>Das Projekt ist auf das eSUM-Ziel für WP3, BP1 ausgerichtet, da es das Potenzial dafür bietet, dass durch Verhaltensänderungen die Zahl der Unfälle mit Verletzungsfolge im Stadtverkehr gesenkt werden kann.</p>

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 009	Bezeichnung des Projekts:	Das Projekt „Barebones“
Version: 1	Website:	http://www.multiprint.uk.com/barebones/default.htm
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Das Projekt „Barebones“ wird von den Regionen Nottinghamshire, Leicestershire und Derby unterstützt. Er richtet sich an Kleinkraftrad-/ Motorrollerfahrer zwischen 16 und 19 Jahren im Stadtverkehr. Dabei stützt sich das Projekt auf Werbematerialien, DVD und Lehrmittel. Die Website enthält hilfreiche und anschauliche Informationen zu Schutzkleidung und allgemeinen Unfallfaktoren.</p> <p>Das Bildmaterial auf der Website zeigt reale Verletzungen von Motorradfahrern.</p> <p>Das Animationsvideo macht einen durchdachten Eindruck und weckt das Interesse des Zuschauers.</p> <p>In den Empfehlungen wird ein Faktor angesprochen, der bei Kraftradunfällen junger Fahrer in anderen Stadtgebieten im Vereinigten Königreich zutage tritt (konkret nachgewiesen in Hull, York and Leeds): Fahranfänger versuchen, ihr Kraftrad wie ein Fahrrad zu fahren, und übersehen dabei die Unterschiede in Geschwindigkeit und Fahreigenschaften und die wahrscheinlichen Folgen bei Zusammenstößen.</p>	
Überwachungsdaten:	Das Projekt wurde vor dem Hintergrund der Zunahme der Verletzungen von Kleinkraftrad-/Motorrollerfahrern um 400 % in Nottingham ins Leben gerufen. Die Projektkonzeption ist evidenzgestützt angelegt, die Ergebnisse wurden bis jetzt allerdings noch nicht evaluiert.	
Ergebnisse:	Das Projekt erhielt im Jahr 2008 ein Certificate of Commendation des IHIE für die Art und Weise, wie hier <i>„ein drängendes und wichtiges Problem auf originelle und angemessene Weise“</i> thematisiert wird.	
Wesentliche Schlussfolgerungen:	<p>Die wichtigsten behandelten Themen sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Abneigung junger Kraftradfahrer gegenüber Schutzkleidung. 2. Verbreitete unfallverursachende Faktoren mit Erläuterung von Unfallvermeidungsstrategien. 	
Vergleichsprojekte:	Website „Twist and Go For It“.	

Begründung:	<p>Dank der umfangreichen Verwendung von Bildmaterial könnten viele der Lehrmaterialien auch in andere Sprachen übersetzt werden. Das Animationsvideo zeigt Fahrsituationen im Linksverkehr und müsste für andere europäische Länder neu gestaltet werden, das grundsätzliche Konzept erscheint jedoch vielversprechend. Es werden weitere Überwachungsdaten benötigt, sie dürften jedoch mit zusätzlicher Recherche zu beschaffen sein.</p> <p>Das Projekt ist auf das eSUM-Ziel für WP3, BP1 ausgerichtet, da es das Potenzial dafür bietet, dass durch Fahrerschulungen/Verhaltensänderungen die Zahl der Unfälle mit Verletzungsfolge im Stadtverkehr gesenkt werden kann.</p>

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 010	Bezeichnung des Projekts:	Kampagne „ Don't Look, See“ des TfL (Transport for London)
Version: 2	Website:	www.tfl.gov.uk/corporate/projectsandschemes/roadsandpublicspaces/2293.aspx
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Die Kampagne basiert auf der Studie „In Depth Study of Motorcycle Accidents“ des DfT aus dem Jahr 2004 und auf der neueren MAIDS-Studie, in denen die Missachtung der Vorfahrt durch andere Fahrzeugführer als häufigste Ursache von Unfällen mit Kraffrädern nachgewiesen wird. Aus den Untersuchungen geht hervor, dass mangelnde Wahrnehmung durch die anderen Verkehrsteilnehmer in rund 37 % aller Unfälle der Ausschlag gebende Faktor ist.</p> <p>In der Kampagne vom März 2008 wurden Fernseh- und Rundfunkspots geschaltet, die sich vor allem an Autofahrer wandten und die Notwendigkeit herausstellten, „auch an Motorradfahrer zu denken“.</p> <p>Der Fernsehspot „Optical Illusions“ erläutert mithilfe von Grafiken und der Sprecherstimme aus dem Off, wie das menschliche Gehirn optische Informationen mitunter nicht richtig verarbeitet, wenn der Mensch nicht bewusst „mitdenkt“.</p> <p>Durch weitere Sendespots im März 2009 wurde diese Botschaft unterstrichen.</p>	
Überwachungsdaten:	Die Kampagne basiert auf datengestützten Untersuchungen und spricht die häufigste Ursache von Kraffradunfällen im Stadtverkehr an. Spezifische Daten zum Erfolg der Kampagne liegen nicht vor.	
Ergebnisse:	Spezifische Ergebnisse liegen nicht vor.	
Wesentliche Schlussfolgerungen:	Die Spots thematisieren einen weit verbreiteten unfallverursachenden Faktor. Die Beschaffung von Evaluierungsdaten zur Wirkung und zur Erinnerungswirkung der Sendematerialien wäre jedoch hilfreich.	
Vergleichsprojekte:	Die „Think“-Kampagnen des DfT.	
Begründung:	<p>Spezifische Daten zum Erfolg der Kampagne liegen nicht vor, der Spot „Optical Illusions“ kann jedoch nach Übersetzung des Sprechertexts problemlos auf andere Bereiche übertragen werden. Eine Anpassung des Bildmaterials ist nicht erforderlich.</p> <p>Das Projekt ist auf das eSUM-Ziel für WP3, BP1 ausgerichtet, da es das Potenzial dafür bietet, dass durch Verhaltensänderungen die Zahl der Unfälle mit Verletzungsfolge im Stadtverkehr gesenkt werden kann.</p>	

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 011	Bezeichnung des Projekts:	Fahrer-Aufbaulehrgänge (Advanced Rider Training) / Nachschulungen nach der Fahrprüfung (Post Test Training)
Version: 1	Website:	www.iam.org.uk www.rospa.com
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Fahrer-Aufbaulehrgänge („Advanced Rider Training“) werden im Vereinigten Königreich von verschiedenen Anbietern durchgeführt, unter anderem vom Institute of Advanced Motorists, ROSPA, BSM und DIA. Ursprünglich basierten diese Schulungen im Vereinigten Königreich auf dem Ausbildungshandbuch „Roadcraft“ der Polizei. Diese Schulungen für fortgeschrittene Fahrer erfolgen nach den Qualitätssicherungsleitlinien der Driving Standards Agency und werden mit einer Prüfung abgeschlossen.</p> <p>Das „Roadcraft-Handbuch stützte sich auf Theorieaufzeichnungen der Polizeiausbilder und wurde 1954 erstmals veröffentlicht. Im Jahr 1965 erschien die erste eigene Ausgabe für Motorradfahrer.</p> <p>Das Schulungssystem der Polizei basiert auf sieben Merkmalen, die alle bei der Annäherung an eine Gefahrensituation zu beachten sind. Nur die jeweils relevanten Merkmale werden tatsächlich umgesetzt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. FAHRLINIE – Wählen Sie die richtige Heranfahrlinie, blicken Sie nach hinten und geben Sie erforderlichenfalls ein Signal, um andere Verkehrsteilnehmer auf die beabsichtigte Änderung Ihrer Fahrtrichtung aufmerksam zu machen. 2. GESCHWINDIGKEIT – Blicken Sie wieder nach hinten, geben Sie erforderlichenfalls wieder ein Zeichen, wenn Sie abbiegen wollen. Verringern Sie Ihre Geschwindigkeit vor dem Gefahrenbereich und signalisieren Sie vorher erforderlichenfalls, dass Sie Ihre Geschwindigkeit verringern 3. GANG – Schalten Sie in den zur gewählten Geschwindigkeit passenden Gang. 4. BLICK UND SIGNAL NACH HINTEN – Blicken Sie nochmals nach hinten. Geben Sie erforderlichenfalls ein Signal, falls noch nicht geschehen oder falls ein vorheriges Signal unterstrichen werden soll. 5. SIGNALHORN – Geben Sie erforderlichenfalls ein Warnzeichen mit 	

	<p>dem Signalhorn.</p> <p>6. LEBENSRETTEN – Ein letzter Blick vor dem Abbiegen.</p> <p>7. BESCHLEUNIGEN – Beschleunigen Sie, um sicher aus der Gefahrensituation herauszukommen.</p> <p>Das „Schulungssystem“ hat sich entsprechend den Veränderungen der Straßenverkehrsbedingungen weiterentwickelt. Heute wird besonderes Gewicht auf Gefahrenbewusstsein und auf die Notwendigkeit gelegt, bei der eigenen Fahrweise großzügige Sicherheitsmargen einzukalkulieren.</p> <p>Die Schulungen erfolgen entweder durch ehrenamtliche „Beobachter“ oder durch Fachausbilder. Die Prüfung erfolgt üblicherweise mit einem Polizeifahrer der Klasse 1 als Prüfer.</p>
<p>Überwachungsdaten:</p>	<p>Im Hinblick auf das mit den „Advanced Riders“-Lehrgängen verringerte Unfallrisiko werden verschiedene erzielte Erfolge geltend gemacht. Das IAM macht eine Verringerung des Risikos um 20 % geltend.</p> <p>Aktuelle Untersuchungen im Bereich der Fahrerschulungen unterstreichen, dass beim Fahrerverhalten vier Niveaus zu unterscheiden sind und die Schulungen auf diese unterschiedlichen Niveaus zugeschnitten werden müssen. Der Schwerpunkt der meisten freiwilligen Schulungen nach Erwerb der Fahrerlaubnis liegt auf den beiden unteren Verhaltensniveaus (1. Fahrzeugbeherrschung und 2. Beherrschung der Verkehrssituationen), während die beiden höheren Niveaus weitgehend vernachlässigt werden. Diese beiden Niveaus beeinflussen das Verhalten des Fahrers und die relative Fahrsicherheit jedoch erheblich: 3. Fahrkontext (Ermüdung, Ablenkung, Gruppenzwang usw.) und 4. Ziele im Leben sowie Lebens-„Skills“ (Wertmaßstäbe und Grundeinstellungen gegenüber dem Leben im Allgemeinen und deren Auswirkungen auf den eigenen Fahrstil).</p> <p>Die so genannte Gadget-Matrix ist ein Modell, das diese vier Niveaus des Fahrerverhaltens umfasst und drei Formen der Schulungsbedarfs auf den einzelnen Niveaus einschließt: <i>Kenntnisse und Fähigkeiten, risikosteigernde Faktoren und Selbsteinschätzung.</i></p> <p>Die Daten basieren auf Forschungsergebnissen des DfT im Vereinigten Königreich, schließen aber einen breiter angelegten europäischen Kontext mit ein.</p> <p>Artikel des DfT: „Changes to the licensing system in Sweden“: http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/drs/novicedrivers/conference/changestotheLICENSINGSYSTEMI4662)</p>

	<p>Fahrer-Aufbaulehrgänge (Advanced Rider Training – ART), die auf dem Fahrkontext, den Werten und Grundeinstellungen und der kritischen Selbsteinschätzung aufbauen, dürften ein größeres Potenzial für die Verringerung der Unfallrisiken bieten.</p>
Ergebnisse:	<p>Das ART findet bei der Gruppe jener Fahrer von selbst Resonanz, die weniger zu risikofreudigem Fahrverhalten neigen. Die Anbieter verweisen auf steigendes Vertrauen und deutlich rückläufige Unfallrisiken, allerdings bestätigen empirische Untersuchungen, dass sich dies nur schwer nachweisen lässt.</p>
Wesentliche Schlussfolgerungen:	<p>Nach Eigenangaben verbessern sich Selbstvertrauen und Fähigkeiten der Teilnehmer, diese Form der Beobachtungen erwies sich allerdings als unzuverlässig. Veröffentlichte Auswertungen von Unfällen bzw. von Unfällen mit Verletzungsfolge sind nur schwer zu beschaffen.</p> <p>Verschiedene Versicherer bieten für Absolventen des „Advanced Rider Training“ Prämienrabatte, vermutlich auf der Grundlage versicherungsstatistischer Angaben. Dies ließe darauf schließen, dass Indizien für einen Zusammenhang zwischen „Advanced Rider Training“ (ART) und verringertem Unfallrisiko sprechen.</p>
Vergleichsprojekte:	<p>Bikesafe (BP1 001). ERS (Enhanced Rider Scheme).</p>
Begründung:	<p>Es liegen zwar nur Indizienbelege vor, doch dürften die rückläufigen Versicherungskosten auf einen Zusammenhang zwischen ART und verringertem Unfallrisiko hinweisen. Ein ART, dessen Schwerpunkt auf den beiden höherrangigen Zielen in der Gadget Matrix liegt, dürfte potenzielle bessere Möglichkeiten für die Verringerung des Unfallrisikos bieten als eher auf das fahrerische Können ausgerichtete Programme.</p> <p>Das Projekt ist auf das eSUM-Ziel für WP3, BP1 ausgerichtet, da es das Potenzial dafür bietet, dass durch Fahrerschulungen/Verhaltensänderungen die Zahl der Unfälle mit Verletzungsfolge im Stadtverkehr gesenkt werden kann.</p>

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 012	Bezeichnung des Projekts:	Lucky 13. Cartoons des ACEM zur Fahrersicherheit
Version: 1	Website:	http://www.acem.eu/cartoon/

Kurzbeschreibung des Projekts:

Diese Serie von 13 Comic Strips, die unter der Schirmherrschaft des ACEM (Europäischer Verband der Motorradindustrie) entstand, soll Motorradfahrern Hilfestellung bei der Vermeidung von infrastrukturbedingten Unfallursachen geben, wie sie in der Detailstudie des MAIDS aufgezeigt wurden: <http://www.maids-study.eu>



Auf durch die Straßeninfrastruktur ausgelöste Unfälle entfallen laut MAIDS 8 % aller Unfälle. Der schlechte Zustand vieler Straßen in Europa und der Umstand, dass die spezifischen Bedürfnisse der Krafträder beim Straßenbau häufig vernachlässigt werden, sind

	<p>hierfür als Gründe anzuführen. Da es nie möglich sein wird, dass sich alle Straßen in perfektem Zustand befinden, spielt das Verhalten der Fahrer in der jeweiligen Verkehrssituation eine wesentliche Rolle für die Sicherheit von Krafträdern. Diese Sicherheitskampagne soll eingehender über die wichtigsten Unfallursachen informieren und auf diese Weise den Fahrern Entscheidungshilfen geben und einen Beitrag zur Verbesserung ihrer Sicherheit leisten.</p> <p>In einigen der Tipps werden ergänzende Faktoren wie das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer und der Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug angesprochen.</p> <p>Der Verbreitungsweg der Comics ist nicht klar nachvollziehbar. Die Website bietet eine Download-Funktion und in der Pressemitteilung wird eine Partnerschaft mit Motorradfahrlehrern erwähnt.</p>
Überwachungsdaten:	Die Kampagne stützt sich auf die Auswertung der Daten von Unfällen mit Verletzungsfolge, eine Überwachung der Wirksamkeit der Kampagne scheint jedoch nicht vorgesehen zu sein.
Ergebnisse:	Von der im Oktober 2008 ins Leben gerufenen Kampagne wurde bis jetzt nur einer der 13 geplanten Comic Strips veröffentlicht. Für schlüssige Ergebnisse ist es noch zu früh, zudem ist die Überwachungsstrategie nicht klar erkennbar.
Wesentliche Schlussfolgerungen:	Da die Kampagne sich auf die Hauptursachen von Kraftradunfällen stützt, die in der angesehenen MAIDS-Studie aufgezeigt wurden, ist es möglich, dass damit die Zahl der Unfälle mit Verletzungsfolge gesenkt werden kann. Verbreitungs- und Überwachungsaspekte sind gegenwärtig noch nicht geklärt.
Vergleichsprojekte:	Projekt „Barebones“ (BP1 009). Website „Dangerous Games“. Website „Young Biker.Net“.
Begründung:	<p>Die Kampagne befindet sich zwar noch im Anfangsstadium, doch eröffnet die Beratung von Motorradfahrern, die gezielt der Vermeidung der häufigsten Unfallursachen dienen soll, die Möglichkeit, die Zahl der Unfälle bzw. Unfälle mit Verletzungsfolge zu verringern. Der Erfolg hängt zu einem wesentlichen Teil von der Verbreitungsmethode ab.</p> <p>Das Projekt ist auf das eSUM-Ziel für WP3, BP1 ausgerichtet, da es das Potenzial dafür bietet, dass durch Fahrerschulungen/Verhaltensänderungen die Zahl der Unfälle mit</p>

	Verletzungsfolge im Stadtverkehr gesenkt werden kann.
--	---

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 013	Bezeichnung des Projekts:	„Bringing Bikers Out of the Blind-Spot“, Devon CC
Version: 1	Website:	http://www.devon.gov.uk/bboobs_ihie_2_final_pdf_for_web.pdf
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Holt die Motorradfahrer aus dem toten Winkel heraus! („Bringing Bikers Out of the Blind-Spot“)</p> <p>Das Programm „Blindspot“, das im Jahr 2005 vom Devon County Council ins Leben gerufen wurde, bildet die Grundlage für das Motorradsicherheitsprogramm dieser Behörde und wurde für eine in drei Phasen gegliederte Durchführung konzipiert. Phase 1 umfasst Untersuchungen und Konsultation, Phase 2 stützt sich auf Umsetzung und Durchführung und läuft parallel zu Phase 3, welche die Audit- und Prüfabschnitte umfasst. Mit der Veröffentlichung der Motorcycling Strategy der britischen Regierung im Februar 2005 eröffnete sich eine weitere Gelegenheit zur Überarbeitung der zukünftigen Ausrichtung und Zielsetzung des Motorradsicherheitsprogramms der Grafschaft Devon. Auch hier steht das Bestreben im Mittelpunkt, die landesweiten Ziele auf lokaler Ebene zu verwirklichen.</p> <p>Das Programm „Blindspot“ verfolgt sechs Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einholung weiterer Informationen von den Motorradfahrern zu ihren Bedürfnissen, Problemen und Erwartungen als Verkehrsteilnehmer auf den Straßen der Grafschaft Devon; • deutlichere Betonung des Stellenwerts der Sicherheit von Kraftradfahrern bei Auto- und Kraftradfahrern; • Erforschung, Entwicklung und Bereitstellung neuer Trainingsprogramme für Fahranfänger und erfahrene Fahrer; • Einführung von Spezialkursen für Motorradfahrer, die vor kurzem in einen Unfall verwickelt waren; • Maßnahmen, durch die den Bedürfnissen der Motorradfahrer bei Konstruktion und Instandhaltung von Überlandstraßen Rechnung getragen wird; • Schaffung geeigneter Voraussetzungen – in der Fahrerausbildung, durch technische Maßnahmen und die Durchsetzung von Vorschriften – für die Verringerung der Unfälle und Unfallverletzungen von Motorradfahrern. 	

Dieses Programm ist bewusst „pro Motorrad“ konzipiert. Es basiert auf einer grundsätzlichen Auffassung von den Vorteilen für Umwelt, Verkehrsdichte, Zugänglichkeit und sozialer Integration, die mit diesem Verkehrsmittel möglich sind, sofern messbare und nachhaltige Verbesserungen der Fahrsicherheit erreicht werden können.

Zusätzlich zu dem auf Unfalldaten basierenden Bericht kam der Zusammenstellung qualitativer Daten zu Erfahrung, Bedürfnissen und Erwartungen der Motorradfahrer besondere Bedeutung zu. Da ein Großteil des Programms hinsichtlich der Entwicklung und Umsetzung von der Unterstützung durch die Motorradfahrer abhängig war, kam es entscheidend darauf an, dass die Standpunkte der Benutzer parallel zur Erfassung „harter“ Daten eingeholt wurden. Über Online- und papiergestützte Fragebogen wurden 500 Fahrer erreicht und auf dieser Grundlage Tausende von Einzeldaten erhoben, darunter: Erfahrung der Fahrer, Fahrstil und persönliche Einstellung der Fahrer, Unfallvorgeschichte, Anregungen für zukünftige Maßnahmen sowie demografische Daten.

Als Ergänzung zur Beschaffung strukturierter Daten wurde mit dem Programm „Blindspot“ zusätzlich ein innovatives Online-Diskussionsforum für Motorradfahrer eingerichtet, die ihre Meinungen und Erfahrungen vor allem zu Sicherheitsfragen äußern möchten. Das Forum stieß auf außerordentlich großes Interesse – die Zahl der Zugriffe lag 2006 bei ca. 70 000, und es wurden mehr als 330 Beiträge zu über 60 verschiedenen Themenbereichen abgegeben. Mithilfe dieses Forums können offizielle Vertreter der Graftschaft Devon Diskussionen anstoßen und die Meinungen unabhängiger Benutzer beobachten.

Die Ergebnisse der Forschungsarbeiten und des daraus resultierenden Programms umfassen:

1. „Bike Sense“ – Zwei separate Trainingsprogramme für Fahranfänger nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis sowie für erfahrene Fahrer, die entweder auf eine schwerere Maschine wechseln oder nach längerer Pause wieder mit dem Motorradfahren beginnen. Beide Schulungsprogramme werden vom Devon Drivers' Centre des Devon County Council durchgeführt.

2. „Rider Risk Reduction“-Lehrgang – Dieser Lehrgang wurde in Zusammenarbeit mit der School of Psychology der Universität Exeter und der Polizei von Devon und Cornwall entwickelt. Dieser völlig neuartig konzipierte Lehrgang soll das Risikoverhalten von Kraftradfahrern thematisieren, die in Devon und Cornwall wegen Verkehrsvergehen angehalten wurden. Bei diesem Lehrgang wird bewusst nicht auf die Fähigkeiten im Umgang mit der Maschine eingegangen, der Schwerpunkt liegt stattdessen auf den psychologischen Aspekten besonders riskanten Verhaltens und auf der Risikovermeidung.
3. „Spiller Killer“ – Eine weitere innovative Entwicklung, die sich auf zwei Ebenen vollzieht. Erstens soll die Kampagne Autofahrer, Spediteure und Betreiber großer Fahrzeugflotten dazu anhalten, dass es nicht mehr so oft vorkommt, dass Dieselmotoren auslaufen. Zweitens wurde für Motorradfahrer eine Hotline für ausgelaufenen Dieselmotoren und Straßenschäden eingerichtet, so dass die Kommunikation zwischen den Straßenbenutzern und die Reaktionszeiten für Instandhaltungsarbeiten verbessert werden können. Aus Unfalldaten geht zwar hervor, dass ausgelaufener Dieselmotoren kein signifikanter unfallverursachender Faktor ist, doch bereitet dieses Thema vielen Motorradfahrern offenkundig große Sorge. Unser Konzept soll daher bei minimaler Ressourcenbindung für maximale Öffentlichkeitswirkung sorgen.
4. Multimedia-Aufklärungsaktionen – Damit sollen Autofahrer für die Präsenz von Motorradfahrern sensibilisiert und das Problem der besonders riskanten Fahrweise von Motorradfahrern angesprochen werden. Aktionsveranstaltungen werden mit Unterstützung der Motorcycle Action Group und lokaler Gruppen erfahrener Motorradfahrer durchgeführt, unter anderem mit Stellungnahmen von Unfallopfern, Hinterbliebenen und Betreuungseinrichtungen.
5. Untersuchungen zur Durchführbarkeit der Pläne, im Busnetz in Devon die Busspuren für Motorradfahrer freizugeben, ohne dass dadurch die Sicherheit beeinträchtigt wird.
6. Schulungen für Ingenieure, Techniker, Verkehrssicherheitsbeauftragte, Unfallsachverständige und Polizeibeamte bei der Gestaltung und dem Audit von Maßnahmen für gefährdete Verkehrsteilnehmer unter besonderer Berücksichtigung

	<p>der Bedürfnisse von Krafträdern.</p> <p>7. Beschilderung besonders riskanter Strecken – Hier werden zwei Konzepte verfolgt, die sich auf Unfallauswertungen entlang der besonders von Pendlern und Ausflugsverkehr befahrenen Strecken stützen. Straßen, auf denen sich Fahrzeugunfälle mit nur einem beteiligten Fahrzeug und Unfälle bei hoher Geschwindigkeit ereignen, werden zeitlich befristet versuchsweise mit einer Beschilderung versehen, die auf die Gefahr tödlicher Motorradunfälle hinweist. Zweitens wurde auf Pendlerstrecken in Stadtgebieten eine höhere Zahl von Unfällen beim Überholen mit geringer Geschwindigkeit und von Unfällen an Stellen, an denen sich die Fahrwege der Fahrzeuge kreuzen, festgestellt. Die vorgeschlagene Beschilderung auf diesen Strecken soll vor allem Autofahrer zur Wachsamkeit gegenüber Motorradfahrern anhalten.</p> <p>8. Bessere Kommunikation mit Benutzergruppen über:</p> <ul style="list-style-type: none"> • das Online-Diskussionsforum • Einführung der „Spiller Killer“-Hotline • Veröffentlichung von Rundschreiben zur Information und zur Einholung von Rückäußerungen und Beiträgen • Fortschritt und Leistungsfähigkeit des Programms <p>9. Verbesserungen von Beschaffenheit, Standorten und Kapazitäten von Motorradparkplätzen.</p> <p>10. Beiträge zur Entwicklung der Fertigung und Leistungsstandards von Schachtabdeckungen vor allem bei der Festlegung des Rutschwiderstandswerts für eine geplante BS EN-Norm. Diese Arbeiten stehen unter der Federführung des zuständigen Beauftragten für Werkstoffkunde und Werkstoffwissenschaft (Materials Engineer and Science Officer) des County.</p> <p>11. Die Sensibilisierung gefährdeter Verkehrsteilnehmer muss als Standardkomponente in Fahrerschulungskurse integriert werden, die vom Devon Drivers' Centre des Devon County Council durchgeführt werden.</p>
<p>Überwachungsdaten:</p>	<p>Bisherige Ergebnisse:</p> <p>Entgegen dem landesweiten Trend ist die Zahl der getöteten oder schwer verletzten Kraftradfahrer in der Grafschaft Devon trotz steigender Zulassungszahlen und Fahrleistungen von Motorrädern zurückgegangen.</p>

	<p>Der lokale Rückgang dieser Zahlen bei Krafträdern entspricht dem im gesamten Verkehrsnetz von Devon erreichten Rückgang der KSI-Zahlen. Die Eckdaten der Trendanalyse von Unfällen mit Verletzungsfolge sind auf der Statistikseite zu Motorradunfällen auf der Website der Devon Road Safety nachzulesen.</p> <p>Offenbar liegen keine Beobachtungsdaten zu Motorradfahrern vor, die Schulungsmaßnahmen absolviert haben. Die Summenangaben der Überwachungsdaten ergeben ein positives Bild, doch fehlen anscheinend formative, strukturelle Evaluierungsdaten.</p>
Ergebnisse:	<p>In der Grafschaft Devon ging die Zahl der getöteten oder schwer verletzten Kraftradfahrer zwischen 2002 und 2004 um 30 % zurück. Im Jahr 2007 lag diese Zahl allerdings bei 104 und damit etwas über dem Wert für 2002.</p>
Wesentliche Schlussfolgerungen:	<p>An diesem Projekt waren alle Disziplinen der Straßenverkehrssicherheit beteiligt: Ausbildungspersonal, Durchsetzungsbeamte und Ingenieure. Die Konsultation mit den Motorradfahrern floss als eigenständige Komponente ein.</p> <p>Nach anfänglichen Erfolgen bei der Senkung der GESAMTZAHL der getöteten oder schwer verletzten Kraftradfahrer in der Grafschaft Devon stiegen die Zahlen im Jahr 2007 wieder auf den Stand vor Projektbeginn an.</p> <p>Es ist derzeit nicht bekannt, ob darin die steigende Nutzung von Krafträdern zum Ausdruck kommt und dies somit als anhaltend rückläufige Quote der Unfälle mit Verletzungsfolge je Fahrzeug/km zu interpretieren ist. Eine Klärung und weitere Untersuchungen sind notwendig.</p>
Vergleichsprojekte:	<p>Operation Achilles in Humberside (BP3 002).</p>
Begründung:	<p>Die anfänglichen Erfolge konnten zwar offensichtlich nicht aufrechterhalten werden, doch könnte dies darauf zurückzuführen sein, dass die Ressourcen weniger fokussiert eingesetzt wurden oder dass die Kraftradnutzung weiter zunahm. Allerdings ist zu bezweifeln, ob die Nutzung von Krafträdern in der Grafschaft Devon von 2004 bis 2007 um mehr als 30 % gestiegen ist.</p> <p>Insgesamt sind die Ergebnisse der ersten Phase der Kampagne ausreichend positiv, um darin Beiträge zum Erreichen der eSUM-Ziele für WP3, BP1, 2 und 3 erkennen zu können, mit denen Kraftradunfälle mit Verletzungsfolge durch Ausbildung und Training, Maßnahmen gegen</p>

	Verkehrsunfallhäufungsstellen und intensiviere Durchsetzung der Vorschriften verringert werden sollen.
--	--

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 014 / BP3 006	Bezeichnung des Projekts:	Die integrierte Helmpflichtkampagne „Wear & Lock“ (ACEM)
Version: 1	Website:	http://www.acem.eu/cms/index.php
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Die Kampagne „Wear & Lock“ wurde im April 2007 anlässlich der UN Global Road Safety Week ins Leben gerufen. Ziel der Kampagne war, die Benutzer für das sachgemäße Tragen von Helmen und Helmbefestigungssystemen zu gewinnen. Die Aktion stützte sich auf die vier Hauptpfeiler „Prävention“, „Aufklärung“, „Durchsetzung“ und „Icon-Branding“. Zielgruppe der Kampagne waren junge Motorradfahrer und beteiligte nationale Mitglieder des ACEM sowie nationale, regionale und lokale Akteure (lokale Behörden/Kommunen, Polizeikräfte, Schulen und Händlerorganisationen) in Italien, Spanien und den Niederlanden.</p> <p>Die Kampagne „Wear & Lock“ verfolgte folgende Ziele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aufklärung und Kenntnisse der Fahrer verbessern 2. Einstellung gegenüber dem Tragen von Helmen verbessern 3. Verhaltensänderungen herbeiführen 4. Zahl der tödlichen Unfälle verringern und Verletzungen abmildern. <p>Die Kampagne vermittelte die folgenden zentralen Botschaften:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Immer einen Helm tragen 2. Immer den Kinnriemen des Helms schließen 3. Immer einen Helm mit EC-Zulassung (ECE 25.05) tragen 4. Stets einen Helm in der passenden Größe tragen 5. Nie Sozius/Sozia ohne Helm mitnehmen <p>Die Partner verfolgten dabei unterschiedliche Vorgehensweisen. In Spanien erfolgte beispielsweise keine Überwachung.</p> <p>Die drei wichtigsten Elemente waren Überwachung, Öffentlichkeitsarbeit/Aufklärung sowie Durchsetzung der Bestimmungen.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> Sizilien Niederlande Spanien </div>	

	<p>Ex-ante-Bewertung 200 telefonische Befragungen repräsentativer Motorradfahrer 1500 Fragebogen an Schulen 202 Zielgruppe Internet-Fragebogen aus einer Internet-Gruppe von 15 000 QRIUS entf.</p> <p>Ex-post-Bewertung 200 telefonische Befragungen repräsentativer Fahrer 488 Internet-Fragebogen (Gruppe von 15 000) QRIUS + TMF-Aufrufstatistik Icon-Building in der Presse: Logo-Wiederholungen je Zeitschrift und Zahl der Leser Überwachung Polizei Polizei entf.</p> <p>Reichweite (geschätzt) Fahrer, die sich an die Kampagne erinnern: 54 000 Erreichte junge Fahrer: 950 000</p> <p>500 000 + 13 Zeitschriften</p> <p>Bessere Aufklärung + + +/0</p> <p>Verhaltens-änderung + (Helmbenutzung um ca. 10 % verbessert) + (ca. 6 %) gemessen Nicht</p> <p>Verbesserung der Helmtragequoten + Um ca. 4 % verbessert Liegt noch nicht vor Nicht gemessen</p> <p>Verbesserte Durchsetzung ++ ++ Längerfristig</p> <p>Richtige Botschaft ++ „<u>Valerio Stafelli</u>“ als Unterstützer ++ Formel „<u>Scoots & Helmets</u>“ +/0 „Icon-Branding“</p> <p>Richtige Medien Plakate ++ Lokales Fernsehen +/0 Händler + (Verteilung von Handzetteln) Mobiltelefon + Landesweites Fernsehen ++ Fachpresse + (Icon erscheint auf 51 % der Herstelleranzeigen)</p> <p>Integrierte Partnerschaft ++ ++ 0/-</p>
<p>Überwachungsdaten:</p>	<p>Bevor Daten über Fragebogen in den Niederlanden und Sizilien erhoben wurden, stützte sich die Kampagne auf Daten aus der MAIDS-Studie und anderen Quellen.</p> <p>Neben dem Nichttragen eines Helms gilt die unsachgemäße Befestigung des Helms in einigen Ländern als erhebliches Problem; aus MAIDS geht hervor, dass bei mehr als 9 % der Kraftradunfälle der Fahrer den Helm verlor.</p>

Quote der Kraftradfahrer, die ihren Helm nicht richtig befestigen

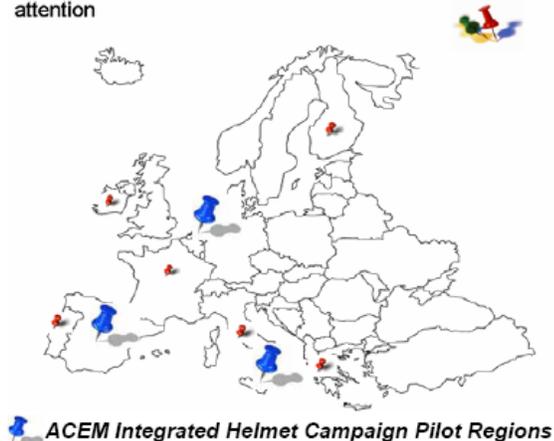
Land	Kleinkraftradfahrer	Motorradfahrer
Frankreich	37 %	6 %
Spanien	18 %	10 %
Italien	k.A.	7 %
Niederlande	25 %	k.A.
Deutschland	17 %	k.A.

Die Daten wurden zur Ermittlung von Problembereichen herangezogen, in denen nur eine niedrige Quote richtig angelegter amtlich genehmigter Helme erreicht wurde.



Helmet wearing in Europe

Regions where correct helmet wearing needs particular attention



Spanien, Italien und die Niederlande wurden als Pilotländer für die Durchführung der vorgesehenen Kampagne ausgewählt.

Ergebnisse:

Italien Anstieg der Helmtragequote um ca. 10 %.

Niederlande Anstieg der Helmtragequote um ca. 6 %.

Spanien Anlegequote wurde nicht überwacht.

Wesentliche Schlussfolgerungen:

Eine spezifische Überwachung des Projekts auf der Basis der Unfälle bzw. Unfallverletzungen erfolgt zwar nicht, doch konnte in Untersuchungen über viele Jahre und an zahlreichen Standorten eindeutig der Zusammenhang zwischen dem vorschriftsmäßigen Tragen eines amtlich genehmigten Helms und verminderter Verletzungsgefahr nachgewiesen werden.

Aus diesem Grund muss bei einem Anstieg der Helmtragequote

	<p>bei Motorradfahrern auch das Verletzungsrisiko zurückgehen.</p> <p>Die Helmtragequote ist offensichtlich eher über Fragebogen als durch Beobachtungen im Verkehr überwacht worden. Die Erstellung von beobachteten Helmtragequoten „vorher“ und „nachher“ hätte ein wesentlich belastbareres Maß für die Wirkung ergeben.</p> <p>Zwar wurde nur ein vergleichsweise geringer Anstieg der Helmtragequote erreicht, doch belegt dieser Anstieg das Potenzial derartiger Kampagnen, bei denen Öffentlichkeitsarbeit, Aufklärung und direkte Durchsetzungsmaßnahmen mit einer genauen Überwachung der Wirkungen kombiniert werden.</p>
Vergleichsprojekte:	Helmtragekampagne in der Region Romagna (BP1 005 / BP3 001).
Begründung:	<p>Auch wenn eine unmittelbar auf Unfallzahlen mit Verletzungsfolge basierende Überwachung fehlt, schmälert dies nicht das Potenzial dieser Kampagne, einen Beitrag dazu zu leisten, dass mehr Fahrer ihren Helm richtig anlegen und damit das Todes- und Verletzungsrisiko bei Unfällen sinkt. Dieses Projekt bietet eindeutig das Potenzial, einen Beitrag zu den eSUM-Zielen für BP1 und BP3 zu leisten, indem Zahl und Schwere von Kraftradunfällen im Stadtverkehr durch bessere Aufklärung und Durchsetzung verringert werden können.</p>

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 015	Bezeichnung des Projekts:	Autofahrer-Sensibilisierungskampagne, Leeds
Version: 1	Website:	www.leeds.gov.uk
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Der Stadtrat von Leeds setzt Plakatmedien im Straßenbild ein, um andere Verkehrsteilnehmer zur Aufmerksamkeit gegenüber Krafträdern anzuhalten. Seit Mai 2008 wurden Strecken mit hohem Kraftrad-Verkehrsaufkommen und Kreuzungen, an denen es gehäuft zu Unfällen mit Verletzungsfolge kommt, mit Straßenplakaten aus der „Shiny Side Up“-Aktion plakatiert.</p> <p>Außerdem wurden vom Stadtrat Werbeflächen an den Heckpartien von Bussen für die Plakatierung von Schlüsselbotschaften für Autofahrer auf Strecken mit erhöhten Kraftradunfallzahlen genutzt. Kernaussage ist unter anderem die Aufforderung, vor dem Abbiegen in den Rückspiegel zu blicken und auf Krafträder im toten Winkel zu achten.</p> <p>Das Projekt steht unter kontinuierlicher Überwachung durch die Stadtverwaltung von Leeds.</p>	
Überwachungsdaten:	<p>Die zielgerichtete Gestaltung der Abhilfemaßnahmen stützt sich auf lokale Unfallverletzenzahlen; bei den eingesetzten Ressourcen stehen die primären unfallverursachenden Faktoren im Vordergrund, die in den Unfall-Detailstudien des MAIDS und des DfT aufgezeigt wurden. Spezifische Zahlen zu Unfällen mit Verletzungsfolge liegen für die Strecken/Kreuzungen derzeit nicht vor.</p>	
Ergebnisse:	<p>Die Beschilderung von Kreuzungen und die Poster auf den Heckflächen von Bussen bewirkten eine Sensibilisierung der Autofahrer, die Überwachung der Daten ist jedoch noch nicht abgeschlossen.</p>	
Wesentliche Schlussfolgerungen:	<p>Mit diesem Projekt wird der wichtigste in der MAIDS-Studie festgestellte Ursachenfaktor angesprochen: Andere Fahrzeuge, die beim Abbiegen den Fahrweg von Krafträdern kreuzen.</p> <p>Die Plakat- und Beschilderungsaktionen erfolgen</p>	

	schwerpunktmäßig an Strecken und Kreuzungen, die anhand von Kraftradunfalldaten ermittelt wurden. Dieser datengestützte, zielgerichtete Ansatz dürfte das Potenzial für die Verringerung von Kraftradunfällen mit Verletzungsfolge bieten.
Vergleichsprojekte:	Shiny Side up (BP4 003).
Begründung:	Zur Ermittlung der Wirksamkeit sind zusätzliche Überwachungsdaten erforderlich, doch bietet dieses Konzept offenbar das Potenzial, einen Beitrag zu den eSUM-Zielen für WP3, BP1 und BP2 zu leisten.

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 018	Bezeichnung des Projekts:	Lehrplan für die Motorradfahrerausbildung in Norwegen
Version: 2	Website:	www.nordicroads.com/website/index.asp?pageID=82
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Die staatliche Straßenverwaltung Norwegens erstellt Ausbildungshandbücher für Auto-/Motorradfahrer für sämtliche Fahrzeugklassen. Im Ausbildungshandbuch für Kraftradfahrer wird ein strukturierter Lehrplan für die Ausbildung von Motorradfahrern vorgestellt. Der Lehrplan enthält Leitlinien sowohl für die erforderlichen technischen Fähigkeiten als auch für die Wissensvermittlung und spricht die Notwendigkeit an, dass die Verkehrsteilnehmer sich im Interesse einer Risikominimierung im Straßenverkehr kooperativ verhalten.</p> <p>In der Einleitung zum Handbuch wird erläutert, dass die fahrerischen „Kompetenzen“ wesentlich mehr als nur die technischen Fähigkeiten zur Beherrschung des Fahrzeugs einschließen. Die Notwendigkeit einer kooperativen Straßenbenutzung wird unterstrichen.</p> <p><u>„Kompetenzen im Straßenverkehr“</u></p> <p><i>Für die sichere Führung eines Fahrzeugs ist ein breites Spektrum an Kenntnissen und Fähigkeiten erforderlich.</i></p> <p><i>Eine Grundvoraussetzung ist, dass der Fahrer das Fahrzeug im technischen Sinn beherrschen muss. Der Fahrer muss jedoch auch in der Lage sein, mit anderen Verkehrsteilnehmern zu kooperieren, vorherzusehen, wie sie agieren und wie sich die Verkehrssituationen entwickeln können. Um sicher fahren zu können, muss der Fahrer erkennen, wann eine gefährliche Verkehrssituation vorliegt bzw. was zu einer gefährlichen Verkehrssituation führen kann. Außerdem muss der Fahrer erkennen, wie sich sein Verhalten auf seine Sicherheit und seine Handlungsabsichten auswirkt, so dass er als sicherer Fahrer handeln kann. Die Straßenverkehrskompetenz kann als Sammelbegriff für die Kompetenz gelten, die zur Erfüllung all dieser Aufgaben benötigt wird.“</i></p> <p><i>(Handbuch 251E der Norwegischen Straßenverwaltung)</i></p> <p>In diesem Handbuch wird ein vierstufiges Konzept für den Weg zur Fahrprüfung beschrieben. In den Modulen werden die fahrerischen Kompetenzen entwickelt und es soll eine risikobewusste Fahrweise</p>	

gefördert werden. Der Lehrgang umfasst verschiedene Pflichtunterrichtseinheiten, was zur Folge hat, dass der Erwerb der Fahrerlaubnis zeitintensiv und relativ kostspielig ist.

„Schritt 1

Das Ziel von Schritt 1 hängt in erster Linie mit der Fähigkeit des Lernenden zusammen, die Risiken und das System des Straßenverkehrs verstehen zu können. Die Ausbildung umfasst einen Lehrgang in Grundkenntnissen des Straßenverkehrs. Der Lehrgang ist für alle Kategorien leichter Kraftfahrzeuge identisch und soll den Lernenden den Erwerb von Grundkenntnissen über die Auswirkungen des Führens eines Kraftfahrzeugs ermöglichen. Dieser Lehrgang schließt auch Ausbildung in Erster Hilfe sowie Nachtfahrten ein.

Der Lehrgang umfasst siebzehn Lektionen und enthält gemeinsame Materialien für alle Führerscheinkategorien für „leichte“ Krafträder. Das Ziel ist, in diesem Lehrgang den Fahrschülern das Grundverständnis für den Straßenverkehr als System zu vermitteln, in dem die verschiedenen Teilnehmer kooperieren, damit das Verkehrssystem reibungslos und sicher funktionieren kann.

Themen wie eigene Einsicht und Tendenzen hinsichtlich der Handlungen und des Urteilsvermögens sind zentrale Themen bei diesem Schritt. Der Lehrgang bildet die Grundlage für die weitere Ausbildung in allen Führerscheinkategorien.

Schritt 2

Sämtliche Themen dieses Schritts sind bei den Kategorien A1 und A identisch.

Thema 2.1 „Führen eines Motorrades, Umwelt, Sicherheit und Ausbildung“ ist ein Pflichtunterrichtsfach für die Fahrschüler. Das Thema umfasst drei Theorielektionen und ist abzuschließen, bevor bei diesem Schritt der praktische Unterricht beginnt.

In Schritt 2 soll der Fahrschüler Kenntnisse über das Motorrad und das Führen eines Motorrades erwerben und lernen, sein Fahrzeug technisch zu beherrschen, ohne dass er dabei andere Verkehrsteilnehmer beachten muss. Die Stundenzahl wurde für diesen Schritt nicht festgelegt; der Umfang der Ausbildung richtet sich nach dem fahrerischen Können des Fahrschülers.

Zum Abschluss von Schritt 2 absolviert der Fahrschüler eine Pflichtlektion, die der Bewertung und Anleitung dient. Diese Bewertungs- und Anleitungsektion muss eine praktische Fahrprüfung sowie eine mündliche Befragung als Teil der Anleitung

umfassen. Entsprechend den erworbenen fahrerischen Fähigkeiten des Fahrschülers beurteilen Fahrschüler und Fahrlehrer gemeinsam, ob der Fahrschüler die erforderlichen technischen Fahrkenntnisse erworben hat, um seine Aufmerksamkeit von der Beachtung des eigenen Fahrzeugs auf die Kooperation mit anderen Verkehrsteilnehmern lenken zu können.

Für diesen Schritt wurden Empfehlungen für Fahrübungen auf einem Übungsgelände ausgearbeitet.

Schritt 3

Das Thema von Schritt 3 ist bei den Kategorien A1 und A identisch, ausgenommen der „Sicherheitslehrgang für präzise Fahrtechnik für Kategorie A“. Dieser Lehrgang ist nur für Kategorie A verbindlich vorgeschrieben; er besteht aus Theorieunterricht sowie praktischem Fahrunterricht.

Der Lehrgang umfasst insgesamt vier Lektionen, deren Schwerpunkt vor allem auf der Präzision der Fahrtechnik beim Bremsen und Lenken eines Motorrades liegt.

Die übrigen Ziele von Schritt 3 beziehen sich auf die Lernphase und das Fahren des Fahrschülers in unterschiedlichen Verkehrssituationen. Der Fahrschüler muss außerdem Kenntnisse der Straßenverkehrsvorschriften erwerben, in denen das Führen von Motorrädern geregelt ist. Mit Ausnahme des „Sicherheitslehrgangs für präzise Fahrtechnik für Kategorie A“ ist für die Ausbildung in diesem Schritt keine Mindeststundenzahl vorgeschrieben; die Fähigkeiten des Fahrschülers bestimmen den Umfang der Ausbildung.

Der Fahrschüler hat zum Abschluss von Schritt 3 eine Pflichtlektion zu absolvieren, die der Bewertung und Anleitung dient. Entsprechend den Lernfortschritten des Fahrschülers beurteilen Fahrschüler und Fahrlehrer gemeinsam, ob der Fahrschüler die erforderlichen Fahrkenntnisse erworben hat, um über einen längeren Zeitraum selbstständig und vorschriftsmäßig in anspruchsvollen Straßen- und Verkehrssituationen fahren zu können.

Schritt 4

Schritt 4, der Lehrgang für sicheres Fahren auf der Straße, bildet den abschließenden Teil der Ausbildung und ist in seiner Gesamtheit für Fahrschüler der Kategorien A1 und A obligatorisch. Das Thema

dieses Ausbildungsschritts differiert bei Kategorie A1 und A etwas, weshalb dieser Schritt in zwei Teile untergliedert ist, einer für Kategorie A1 und einer für Kategorie A1. In Kategorie A1 umfasst der Sicherheitslehrgang insgesamt vier Lektionen, davon drei in Form kontinuierlicher Fahrpraxis. Der theoretische Teil ist in je einen Teil vor und nach dem fahrpraktischen Unterricht unterteilt.

Bei Kategorie A umfasst der Sicherheitslehrgang insgesamt acht Lektionen, davon vier Theorielektionen und vier praktische Lektionen. Der praktische Teil besteht aus vier Lektionen mit ununterbrochenem Fahrunterricht. Zu Lehrgangsbeginn werden zwei Theorielektionen unterrichtet, zwei weitere Theorielektionen zum Abschluss des Lehrgangs.

Die Ziele von Schritt 4 beziehen sich bei Kategorie A1 und A vor allem auf das Risikoverständnis des Fahrschülers im Zusammenhang mit dem Motorradfahren.“

Die Ausbildungsinhalte sind auf die beiden oberen Niveaus der GADGET-Matrix ausgerichtet, die Untersuchungen zufolge eine Grundvoraussetzung für ein risikobewusstes, verantwortungsvolles Verhalten beim Führen eines Motorrads darstellen. (GADGET: Akronym für „**G**uarding **A**utomobile **D**rivers through **G**uidance, **E**ducation and **T**echnology“).

Die Ausbildungsziele werden wie folgt beschrieben:

„Der Fahrschüler soll über die Kenntnisse und Fähigkeiten sowie die Fähigkeit zur Selbsteinschätzung und zum Erkennen der Risiken verfügen, die erforderlich sind, um ein Motorrad so führen zu können, dass er

- sicher am Straßenverkehr teilnehmen kann,*
- ordnungsgemäß mit anderen Verkehrsteilnehmern kooperieren kann,*
- den Verkehrsfluss fördert,*

	<p>- <i>Rücksicht auf Gesundheit, Umwelt und Bedürfnisse anderer Verkehrsteilnehmer nimmt,</i></p> <p>- <i>die geltenden Vorschriften einhält.“</i></p>
Überwachungsdaten:	Der Inhalt des Lehrgangs basiert auf Unfalldaten, bei denen die hauptsächlich unfallverursachenden Faktoren ermittelt wurden, und ist auf die Inhalte der MAIDS- und DfT-Detailstudien zu Kraftradunfällen abgestimmt.
Ergebnisse:	Die Überwachung umfasst keine Ergebnisse auf der Basis von Unfällen mit Verletzungsfolge, die bei Fahrern nach beendeter Ausbildung im Vergleich zu einer Kontrollgruppe gewonnen wurden.
Wesentliche Schlussfolgerungen:	Inhalt und Durchführung der Ausbildung stehen offenbar im Zusammenhang mit den in Untersuchungen ermittelten unfallverursachenden Faktoren von Kraftradunfällen. Die Einbeziehung von Modulen, die auf die Förderung einer risikobewussten und verantwortungsvollen Fahrweise ausgerichtet sind, würde die potenzielle Wirksamkeit der Ausbildung noch erhöhen. Im Vergleich zu anderen Fahrerausbildungsprogrammen wirkt der norwegische Lehrplan teuer, dies entspricht jedoch bis zu einem gewissen Grad den wirtschaftlichen Verhältnissen des Landes.
Vergleichsprojekte:	IRT der FEMA (BP1 002). Kanadische IRT (BP1 006). CBT (Fahrerpflichtausbildung) (Vereinigtes Königreich).
Begründung:	Wie bei anderen aktuellen Fahrerausbildungsprogrammen, werden auch im norwegischen Ausbildungslehrplan die wichtigsten unfallverursachenden Faktoren und der entscheidende Aspekt der Grundeinstellung des Fahrers angesprochen. Das Programm dürfte einen Beitrag zu den eSUM-Zielen für WP3, BP1 leisten, indem durch eine bessere Sensibilisierung der Motorradfahrer die Zahl der Unfälle mit Verletzungsfolge verringert wird.

BP4: Fahrbahnspezifische Gegenmaßnahmen

Referenz: BP1 019 / BP4 007	Bezeichnung des Projekts:	Straßenbeschilderung in Calderdale Kampagne „Look, Look Again“
Version: 2	Website:	www.calderdale.gov.uk
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Im Rahmen einer breit angelegten Kampagne zur Verringerung der Zahl der Kraftradunfälle wurden von der Stadtverwaltung von Calderdale an Durchgangsstraßen durch die Gemeinde Schilder aufgestellt, die Autofahrer zur Beachtung von Motorradfahrern anhalten sollen.</p> <p>Die Schilder werden an Laternenmasten angebracht und zeigen ein „Motorrad“-Symbol und die Botschaft „Look, Look again“ („Hinschauen, nochmals hinschauen“) für Autofahrer.</p> <p>Die Standorte der Schilder wurden anhand von Daten zu Unfällen mit Verletzungsfolge festgelegt.</p> <p>Die Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit umfassten auch Plakate an den Hecks von Bussen sowie Anzeigen in Print-Medien.</p>	
Überwachungsdaten:	Noch keine Daten verfügbar.	
Ergebnisse:	Noch keine Daten verfügbar.	
Wesentliche Schlussfolgerungen:	<p>Durch die Kampagne werden die wichtigsten ursächlichen Faktoren für Kraftradunfälle im Stadtverkehr angesprochen (MAIDS-Studie, DfT-Detailstudie zu Motorradunfällen).</p> <p>Die Standorte wurden anhand von Daten zu Unfällen mit Verletzungsfolge festgelegt. Die Standorte befinden sich sowohl im Stadtbereich als auch an Landstraßen. Daten zum Zeitraum nach dem Aufstellen der Schilder stehen noch aus.</p>	
Vergleichsprojekte:	<p>Shiny Side Up (BP4 003).</p> <p>Motorrad-Aufklärungskampagne der Stadt Leeds (BP4 005).</p>	
Begründung:	Dieses Konzept bietet offenbar das Potenzial, einen Beitrag zu den eSUM-Zielen für WP3, BP1 und BP4 zu leisten. Anhand von Überwachungsdaten kann nach deren Vorliegen die Wirksamkeit der Maßnahme ermittelt werden.	

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 020	Bezeichnung des Projekts:	Projekt „Motard d’un jour“, Paris
Version: 1	Website:	www.paris.fr
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Dieses Projekt soll Straßenbauingenieuren und Mitarbeitern der Verkehrspolizei aus eigenem Erleben einen Eindruck von den Schwierigkeiten vermitteln, denen sich Kraftradfahrer im Straßenverkehr gegenübersehen.</p> <p>Im Rahmen des Projekts absolvieren die Teilnehmer als Mitfahrer auf dem Motorrad eine Fahrt durch Paris, bei der straßenbauliche Details aufgezeigt werden, die sich negativ auf Stabilität und Sicherheit von Krafträdern auswirken können, z. B. Fahrbahnunebenheiten, rutschige Straßenmarkierungen, Gestaltung von Barrieren und Leitmarkierungen für das Park- und Verkehrsmanagement.</p> <p>Die Veranstaltung wurde seit 2002 vier Mal durchgeführt.</p>	
Überwachungsdaten:	Nicht verfügbar.	
Ergebnisse:	Nicht verfügbar.	
Wesentliche Schlussfolgerungen:	<p>Wenn Ingenieure und Verkehrsfachleute die Gelegenheit erhalten, die Straße aus dem unmittelbaren Blickwinkel eines Kraftradfahrers zu erleben, kann dies dazu beitragen, diese Personengruppen verstärkt für die besonderen Problembereiche zu sensibilisieren.</p> <p>Diese Form des Lernens durch Selbsterfahrung eröffnet neue Möglichkeiten zur Erweiterung des beruflichen Horizonts.</p>	
Vergleichsprojekte:	Einbeziehung von Kraftradfahrergruppen in die straßenbauliche Gestaltung (BP4 004).	
Begründung:	Bevor Schlussfolgerungen gezogen werden können, muss die Vorlage weiterer Daten zur Wirkung der Veranstaltungen „Motard d’un jour“ („Motorradfahrer für einen Tag“) abgewartet werden.	

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 021	Bezeichnung des Projekts:	VAL OP, LET OP
Version: 2	Website:	www.motorplatform.nl/zichtbaarheid.htm
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Motorplatform ist eine Arbeitsgruppe von Kraffradfahrergruppen, die von der niederländischen Regierung unterstützt wird.</p> <p>Im Jahr 2007 startete diese Arbeitsgruppe eine Kampagne für Kraffradfahrer und Autofahrer, mit der eine bessere Aufklärung und Verständnis für die auftretenden Konflikte erreicht werden soll.</p> <p>Die Kampagne besteht aus zwei Komponenten: VAL OP bietet Empfehlungen und Überlebensstrategien für Kraffradfahrer, wobei die Notwendigkeit, für andere Verkehrsteilnehmer sichtbar in Erscheinung zu treten, besonders betont wird; LET OP umfasst Orientierungshilfen für Pkw- und Lkw-Fahrer, wie sie den „toten Winkel“ besser im Blick behalten und ganz besonders auf Kraffräder achten können.</p> <p>Das Projekt umfasst außerdem Merkblätter und Plakate, die von der Website der Motorplatform heruntergeladen werden können.</p> <p>Die Empfehlungen werden anschaulich vermittelt und stützen sich auf die Auswertung von Unfalldaten.</p>	
Überwachungsdaten:	„Vorher“- und „Nachher“-Überwachungsdaten zu dieser Kampagne liegen offenbar nicht vor.	
Ergebnisse:	Die Kampagne stützt sich zwar auf Unfalldaten, doch liegen keine unmittelbaren Angaben zu den Auswirkungen auf die Zahl der Kraffradunfälle vor.	
Wesentliche Schlussfolgerungen:	Diese Kampagne spricht Verhaltensweisen an, die in Unfallstudien mit als ursächliche Faktoren von Kraffradunfällen ermittelt wurden. Die Überwachung von Unfalldaten und/oder des Verhaltens von Auto-/Motorradfahrern wäre eine wertvolle Hilfe für die Beurteilung der Wirksamkeit der Kampagne.	

	<p>Die Website und Merkblätter sind textorientiert aufgebaut und müssen übersetzt und angepasst werden, um erfolgreich auf andere EU-Staaten übertragen werden zu können.</p>
Vergleichsprojekte:	<p>Kampagne „Killspills“ (BP1 008). Kampagne „Don't Look, See“ (BP1 010). Kampagne „Bring Bikers Out of the Blind-Spot“ (BP1 013).</p>
Begründung:	<p>Eine gesonderte Überwachung der Kampagne anhand von Unfalldaten erfolgt zwar nicht, doch stützen sich die ausgesprochenen Empfehlungen auf Unfalluntersuchungen. Die Kampagne bietet offenbar das Potenzial, einen Beitrag zu den eSUM-Zielen für WP3, BP1 zu leisten.</p>

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 023	Bezeichnung des Projekts:	„Great Roads, Great Rides“
Version: 2	Website:	http://www.highways.gov.uk/knowledge/11526.aspx
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>„Great Roads, Great Rides 2“ ist eine Informations-DVD, in der einige der besten Überlandstraßen für Motorradfahrer im Vereinigten Königreich präsentiert werden. Das Projekt wird vom Department for Transport (Verkehrsministerium) des Vereinigten Königreichs, der Driving Standards Agency, der Highways Agency und verschiedenen Polizeibehörden und lokalen Behörden unterstützt.</p> <p>Die DVD führt die Motorradfahrer Schritt für Schritt durch wichtige Informationen, von einfachen Wartungskontrollarbeiten zu Beginn der Saison bis zu Ausfahrten in der Gruppe. In ihr wird dargestellt, wie man richtig überholt und sicheres Kurvenfahren praktiziert, und was zu tun ist, wenn man als erster am Ort eines Unfalls eintrifft, in den ein anderer Motorradfahrer verwickelt ist.</p> <p>Der Schwerpunkt liegt auf Unfällen von Sportmotorrädern auf schnellen Landstraßen, es sind jedoch auch kurze Sequenzen zum Motorradfahren in der Stadt enthalten, und die Abschnitte zu Schutzkleidung, Sicherheitskontrollen, Fahrertraining und die Wahl der Ausrüstung sind grundsätzlich für die Ziele von eSUM von Bedeutung.</p> <p>Die DVD umfasst einen einfachen vierstufigen Risikomanagementplan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sehen. 2. Einplanen. 3. Vorbereitet sein. 4. Handeln. <p>Die DVD „Great Rides 2“, die im Jahr 2009 veröffentlicht wurde, enthält eine kommentierte Fahrt mit dem Motorrad, die verdeutlicht, welche Fähigkeiten zur Einschätzung von Gefahren auf einem Mix von Landstraßen und dem Verkehr innerorts notwendig sind.</p>	

	<p>Die überarbeitete Version enthält außerdem den Abschnitt „Take the Challenge“, mit dem am PC das interaktive Programm „Reading the Road“ aufgerufen werden kann.</p> <p>Dieses Programm wurde von einem führenden Computerspielerhersteller entwickelt; dabei sitzt der Betrachter auf den Fahrersitz eines Motorrades und die gesamte Fahrstrecke kann erneut zurückgelegt werden. Die Herausforderung besteht darin, Gefahren zu erkennen; wenn die Strecke erfolgreich durchfahren wurde, wird ein Bonus-Abschnitt freigeschaltet.</p> <p>Auf vier zusätzlichen Begleitplakaten werden die Fähigkeiten hervorgehoben, die erforderlich sind, um die Straßenverhältnisse „lesen“ zu können; außerdem dienen diese Plakate zur Werbung für die DVD.</p>
Überwachungsdaten:	Die Empfehlungen auf der DVD stützen sich auf Unfalldaten. Eine direkte Überwachung der Auswirkungen dieses Informationsmediums auf den Rückgang der Unfallzahlen ist nicht erfolgt. Qualitative Überwachungsverfahren lassen auf positive Reaktionen der Benutzer schließen.
Ergebnisse:	Die DVD wurde kostenlos an mehrere tausend Motorradfahrer im Vereinigten Königreich abgegeben.
Wesentliche Schlussfolgerungen:	<p>„Great Roads Great Rides“ ist gut produziert, die Qualität der Empfehlungen ist offenkundig sehr gut, außerdem basiert der Inhalt auf Untersuchungen zu Unfalldaten.</p> <p>Der Schwerpunkt liegt auf leistungsstarken Krafträdern sowie in erster Linie auf Überland-Fahrstrecken.</p> <p>Die DVD zeigt Strecken im Vereinigten Königreich, wurde in englischer Sprache erstellt und bezieht sich auf Linksverkehr. Das Konzept macht einen wirkungsvollen Eindruck, allerdings wäre die Übertragung dieser Inhalte auf andere EU-Staaten sehr schwierig.</p>
Vergleichsprojekte:	Website „Handle it or Lose it“.
Begründung:	Diese DVD-Inhalte sind zwar nicht auf andere Länder übertragbar, das Konzept bietet jedoch offenbar das Potenzial, um einen Beitrag zum Erreichen der eSUM-Ziele zu leisten. Die DVD enthält nützliche Ratschläge; die überarbeitete Version sollte einer Prüfung unterzogen werden. Die Überwachungsdaten sollten bewertet werden.

BP2: Straßenmerkmale und Politik

Referenz: BP1 024 / BP2 008	Bezeichnung des Projekts:	Charta für Krafträder in Paris
Version: 3	Website:	www.paris.fr
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Am 29. April 2004 richtete die Stadt Paris unter Beteiligung von Vertretern aus Barcelona, London, Rom und Athen den ersten nationalen Techniktag zum Thema „Welche Rolle sollen Krafträder im Stadtverkehr spielen?“ aus.</p> <p>An diese Veranstaltung schloss sich die Entwicklung der Charta für die Nutzung von Krafträdern in Paris an. Die Charta wurde am 19. März 2007 unterzeichnet und verfolgt folgende Ziele:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Andere Straßenverkehrsteilnehmer sollen besser auf Kraftradfahrer und deren spezifische Bedürfnisse aufmerksam gemacht werden.2. Im Sinne einer verantwortungsvollen gemeinsamen Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums sollten andere Verkehrsteilnehmer die Eingliederung von Krafträdern in den Verkehrsfluss erleichtern.3. Es sollen Empfehlungen für Kraftradfahrer formuliert werden, um ihre Anpassung an den Stadtverkehr zu verbessern.4. Das Engagement der Stadtverwaltung von Paris gegenüber Kraftradfahrern soll im Detail dargestellt werden. <p>Zu den Unterzeichnern zählen der Bürgermeister von Paris sowie Vertreter von mehreren Motorradinteressengruppen.</p> <p>Zusammen mit der Charta wurden Leitlinien für vorbildliche Verfahren verteilt, um eine bessere Sensibilisierung der unterschiedlichen Benutzergruppen zu erreichen.</p>	

Von den Unterzeichnern wurden sechs Artikel vereinbart:

Artikel 1 – Informationsverteilung und Aufklärung

Artikel 2 – Sensibilisierung anderer Verkehrsteilnehmer für die besonderen Eigenschaften von Krafträdern

Artikel 3 – Empfehlungen für sicheres Verkehrsverhalten an Kraftradfahrer und andere Verkehrsteilnehmer, um eine bessere gemeinsame Nutzung des Verkehrsraums zu erreichen

Artikel 4 – Empfehlungen für verantwortungsvolles Parkverhalten der Kraftradfahrer

Artikel 5 – Empfehlungen für die Wahl von für den Stadtverkehr geeigneten Krafträdern, Förderung verantwortungsvollen Verhaltens unter Kraftradfahrern sowie Empfehlungen für geeignete Schutzkleidung von Kraftradbenutzern

Artikel 6 – Maßnahmen zur Weiterverfolgung und Evaluierung der Charta

Der begleitende „Leitfaden für vorbildliche Verfahren“, der in der Charta angesprochen wurde, lag nicht vor, das Dokument enthielt jedoch Ratschläge für Kraftradfahrer und andere Verkehrsteilnehmer, die auf der Grundlage einer Auswertung von Unfalldaten formuliert wurden.

Artikel 1 verpflichtet die Unterzeichner dazu, die Charta und den Ratgeber für vorbildliche Verfahren zu verbreiten. Es ist nicht klar ersichtlich, wie dies erreicht wurde oder ob Beispiele für Werbematerialien vorliegen, die für Kraftradfahrer und andere Verkehrsteilnehmer erstellt wurden.

Artikel 2 vermittelt anderen Verkehrsteilnehmern einen Überblick über die Probleme und Herausforderungen für Kraftradfahrer. Der Ratgeber soll die Beweggründe für die Benutzung von Krafträdern in Paris und die Faktoren erläutern, die die Fahrweise bestimmen können. Die vorgestellten Informationen wirken nützlich und praxisnah und basieren auf der Auswertung von Unfalldaten.

	<p>Artikel 3 enthält konstruktive Ratschläge für Kraftradfahrer. Die Position anderer Verkehrsteilnehmer wird erläutert und Vorschläge für die sichere gemeinsame Nutzung des Verkehrsraums formuliert. Die empfohlenen Regeln für das Vorbeifahren an Fahrzeugkolonnen wären – wenn sie beachtet werden – aufgrund der bei Kraftradunfällen im Stadtverkehr weit verbreiteten unfallverursachenden Faktoren besonders zweckmäßig.</p> <p>Artikel 4 empfiehlt Leitlinien für das Parken von Krafträdern in Paris. Vor allen wird die Forderung erläutert, Rücksicht auf die Bedürfnisse von Fußgängern zu nehmen, insbesondere von Fußgängern mit Mobilitätseinschränkungen oder Sehbehinderungen.</p> <p>Artikel 5 formuliert Ratschläge für Kraftradfahrer zum Kauf von Krafträdern und Schutzkleidung. Diese Ratschläge sind praxisnah gehalten; der Zweck von Schutzkleidung wird dabei anhand häufig auftretender Verletzungsarten erläutert, die aus Unfalldaten abzulesen sind.</p> <p>Artikel 6 verpflichtet die Unterzeichner dazu, die Charta im erforderlichen Umfang einer jährlichen Überprüfung, Überwachung und Überarbeitung zu unterziehen.</p>
<p>Überwachungsdaten:</p>	<p>Im Rahmen der Pariser Kraftradcharta wurde ein Fragebogen entworfen, der im Juli 2009 verteilt wurde; dabei wurden 134 Kraftradbenutzer auf Parkplätzen in der Innenstadt und in Randbezirken von Paris befragt.</p> <p>Im Rom beteiligten sich im Frühjahr 2009 rund 900 Schüler – im Alter zwischen 14 und 19 Jahren – an sechs Aktionen zur besseren Aufklärung über Aspekte der Verkehrssicherheit. Diese Inhalte wurden über Informationsvermittlung, Stellungnahmen, Aussagen zur Kenntnis der Verkehrsregeln, Folgen und Auswirkungen von Unfällen sowie anhand von unter Aspekten der Straßenverkehrssicherheit gefährlichen Verhaltensweisen dargestellt. Dabei wurden Videomaterialien eingesetzt und rund 600 Fragebogen mit Rückmeldungen der Teilnehmer eingesammelt und ausgewertet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 10 % der Auskunftspersonen nutzen Krafträder für den Schulweg (8 % als Fahrer, 2 % als Mitfahrer). - 23 % waren bereits in irgendeiner Form in einen

	<p>Verkehrsunfall mit einem Kraftrad verwickelt; als häufigste Faktoren wurden Zusammenstöße mit einem anderen Fahrzeug (63 %) und Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug/Sturz vom Fahrzeug (29 %) genannt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Als wichtigste Risiken wurden Fahrfehler anderer Verkehrsteilnehmer (36 %), mangelhafte Straßeninstandhaltung (35 %) und nasse Fahrbahnen (19 %) angeführt.
Ergebnisse:	<p>Es war erwartet worden, dass aus den Antworten auf die Umfrage auf unterschiedliche Arten von Kraftradbenutzern geschlossen werden kann („Biker“, Kleinkraftradfahrer usw.), die Ergebnisse ließen jedoch hinsichtlich des Betriebs von Krafträdern ähnliche Vorteile (kürzere Fahrzeiten, geringere Parkplatzprobleme/-kosten) und ähnliche Hindernisse (schlechtes Wetter und Sicherheit) erkennen.</p> <p>Trotz der Bestrebungen, die Charta in großem Umfang zu verteilen (im September wurden 100 000 Exemplare gedruckt und anschließend verschiedene Verteilaktionen durchgeführt), hatten 88,1 % der befragten Kraftradbenutzer keine Kenntnis von der Charta und 94,8 % waren nicht mit dem Inhalt des Leitfadens vertraut. Diese Verteilaktion muss daher unbedingt überarbeitet werden.</p>
Wesentliche Schlussfolgerungen:	<p>Das Konzept einer Charta, in der das Engagement des Bürgermeisters von Paris für Krafträder in offizieller Form festgehalten wird, wirkt positiv und kann als Vorlage für andere Städte dienen.</p>
Vergleichsprojekte:	<p>BP2 012 IHIE-Leitlinien. Positionspapier der FEMA.</p>
Begründung:	<p>Die Charta enthält positive Ratschläge, die unmittelbar auf die Eindämmung der vorherrschenden unfallverursachenden Faktoren ausgerichtet sind. Das Projekt kann potenziell einen Beitrag zum Erreichen der eSUM-Ziele leisten, allerdings ist eine wirksame Verbreitung der Dokumente erforderlich, um positive Ergebnisse zu erzielen.</p>

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 025	Bezeichnung des Projekts:	Restez Motard a Moto. Sécurité Routière, Frankreich
Version: 2	Website:	www.restez-motard-a-moto.fr
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Die französische Regierung hat eine Website für Kraftradfahrer erstellt, auf der die Fahrer Ratschläge für sicherheitsorientierte Fahrtechniken und für den Umgang mit Gefahren erhalten.</p> <p>Auf der Website werden in einem aus der Fahrerperspektive erstellten Video Gefahren während der Fahrt simuliert und Ratschläge für die Erkennung und den sicheren Umgang mit diesen Gefahren gegeben. Nachstehend ist ein „Screenshot“ der Homepage dargestellt.</p> <p>Jeder kurze Abschnitt wird von einem erfahrenen Fahrer kommentiert, der Ratschläge für Unfallvermeidungstechniken gibt.</p> <p>Ergänzend enthält die Website Videos mit Informationen zu Motorradausrüstung, Fahrgeschwindigkeit, Wahl und Vorbereitung der Maschine sowie zu der Notwendigkeit des „Sehens und Gesehenwerdens“.</p> <p>In Animationssequenzen werden zusätzliche Informationen vermittelt, anhand derer die Fahrer ihr fahrerisches Können weiter verbessern können.</p>	

Überwachungsdaten:	Es liegen keine Daten vor, der Inhalt der Website stützt sich jedoch offenbar auf die nach der Auswertung von Unfällen mit Verletzungsfolge ermittelten Gefahren.
Ergebnisse:	Den Benutzern stehen die Websiteinhalte und die herunterladbaren Ressourcen zur Verfügung.
Wesentliche Schlussfolgerungen:	Die Website bietet offenbar geeignete, praxisnahe Ratschläge zu Gefahrenwahrnehmung, Gefahrenvermeidung und allgemein zu sicherer Fahrweise auf dem Motorrad. Eine statistische Auswertung der Wirkung dieses Arbeitsmittels ist offenbar nicht erfolgt.
Vergleichsprojekte:	BP1 004 Website für Sicherheit von Kleinkrafträdern. BP1 009 Website „Barebones“. BP1 012 ACEM-Cartoons „Lucky 13“. BP1 021 Kampagne VAL OP, LET OP.
Begründung:	Die Informationen und Ratschläge auf der Website thematisieren offenbar verschiedene häufige unfallverursachende Faktoren für Kraftradunfälle, hilfreich wäre allerdings eine Bewertung der Wirkung dieser Arbeitsmittel sowie die Angabe, wieviele Benutzer diese Website aufgerufen haben.

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 026	Bezeichnung des Projekts:	Motorrad fahren - gut und sicher
Version: 1	Website:	www.zweiradsicherheit.de
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Vom deutschen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wurde in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und dem Institut für Motorradsicherheit die Kraffrad-Sicherheitskampagne „Motorrad fahren – gut und sicher“ ins Leben gerufen.</p> <p>Die Website vermittelt grundlegende Informationen zu Sicherheitsfragen, Unfallstatistiken, Tipps für sicheres Motorradfahren sowie Hinweise auf Veranstaltungen und Aktivitäten.</p> <p>Darüber hinaus umfasst die Kampagne eine „Safety Tour“, bei der im Rahmen einer zehn Veranstaltungen umfassenden Roadshow verschiedene Orte in ganz Deutschland angefahren werden. Diese Veranstaltungen umfassen fahrpraktisches Training und Aktivitäten, mit denen das fahrerische Können und die Grundeinstellung der Fahrer verbessert und andere Verkehrsteilnehmer für Probleme bei der Begegnung mit Kraffrädern sensibilisiert werden sollen. Dieser Teil der Kampagne wird von der ehemaligen Motorradrennfahrerin Katia Poensgen in führender Funktion mitgestaltet.</p> <p>Interessenten können ein Merkblatt mit praktischen und technischen Ratschlägen für die Vorbereitung des Motorrades und sicheres Fahren herunterladen.</p> <p>Auf der Website werden wissenschaftliche Grundlagen der Fahrtechnik erläutert, unter anderem auch Informationen zur Fahrbahnhaftung von Reifen und zu den beim Kurvenfahren und Bremsen mit dem Motorrad wirkenden Kräften.</p> <p>Bestimmte Informationen, beispielsweise zum Gruppenfahren, sind</p>	

	<p>offensichtlich eher für Strecken auf schnellen Landstraßen geeignet, ein erheblicher Teil der Ratschläge und Informationen ist jedoch genauso auf Verkehrssituationen im Stadtverkehr anwendbar.</p>
Überwachungsdaten:	<p>Es liegen keine Daten vor, die Kampagne basiert jedoch auf einer Auswertung von Daten von Kraftradunfällen mit Verletzungsfolge.</p>
Ergebnisse:	<p>Die Website sowie die Druckmaterialien und die praktischen Veranstaltungen und Aktivitäten sind offensichtlich durchdacht gestaltet und sprechen gezielt unfallverursachende Faktoren bei Kraftradunfällen an, die anhand der Daten ermittelt wurden.</p>
Wesentliche Schlussfolgerungen:	<p>Die Kampagne ist offenbar datengestützt aufgebaut und die formulierten Ratschläge stützen sich auf gründlich recherchierte technische Informationen. Durch die Einbeziehung der „Safety Tour“ wird die potenzielle Zielgruppe erweitert und eine besondere Öffentlichkeitswirkung der Kampagne erreicht.</p> <p>Spezifische Überwachungsdaten liegen offenbar nicht vor.</p>
Vergleichsprojekte:	<p>BP1 004 Website für Sicherheit von Kleinkrafträdern. BP1 009 Website „Barebones“. BP1 012 ACEM-Cartoons „Lucky 13“. BP1 021 Kampagne VAL OP, LET OP.</p>
Begründung:	<p>Ähnlich wie bei den meisten Kampagnen zur Aufklärung der Fahrer liegen keine spezifischen Überwachungsdaten vor, anhand derer die Wirksamkeit des Projekts bestätigt werden könnte. Inhalt und Vermittlung machen jedoch einen detaillierten und gut recherchierten Eindruck. Durch das praktische „Touren“-Element der Kampagne werden den Fahrern Techniken zur Unfallvermeidung vermittelt, welche einen Beitrag zu den eSUM-Zielen leisten könnten.</p>

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 027	Bezeichnung des Projekts:	Runter vom Gas! DVR, BMVBS
Version: 1	Website:	www.runter-vom-gas.de/homepage.aspx
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Wie in vielen Staaten der EU ist auch in Deutschland unangepasste Geschwindigkeit eine der häufigsten Ursachen für tödliche Verkehrsunfälle. Im Jahr 2007 waren rund 29 % aller tödlichen Unfälle auf überhöhte oder unangepasste Geschwindigkeit zurückzuführen.</p> <p>Die Kampagne „Runter vom Gas!“ stellt unangepasste Geschwindigkeit als einen wesentlichen unfallverursachenden Faktor in den Mittelpunkt.</p> <p>Auf der Website sind zahlreiche herunterladbare Informationsmaterialien zu finden, unter anderem Videos, Fernseh- und Radiospots, Druckmaterialien, technische Informationen und Präsentationen.</p> <p>Ein eigener Bereich der Website, der herunterladbare Fernsehspots und Poster enthält, befasst sich mit dem Thema Motorradunfälle. Hier kann außerdem ein Kraftradschulungsvideo aufgerufen werden, in dem wichtige Sicherheitsfragen wie Fahrzeugbeherrschung, Überholen und Fahrtüchtigkeit behandelt werden.</p> <p>Anhand von Beispielen und Fallstudien werden die Folgen falscher Entscheidungen verdeutlicht. Erläuterungen und Stellungnahmen durch Fachleute sollen die Themen vertiefen und Empfehlungen für sichere Fahrtechniken geben.</p> <p>Die Motorrad-Themenseiten enthalten darüber hinaus Daten zu Unfällen mit Verletzungsfolge, Informationen zu häufigen unfallverursachenden Faktoren sowie eine nützliche Liste mit weiteren Informationen zur Sicherheit von Krafträdern.</p>	

Überwachungsdaten:	Spezifische Projektdaten liegen nicht vor, als Grundlage der Kampagne dient jedoch offenbar eine Auswertung verfügbarer Daten von Unfällen mit Verletzungsfolge.
Ergebnisse:	Die Website enthält ein beeindruckendes Spektrum an Arbeitsmaterialien für mit Fragen der Straßenverkehrssicherheit befasste Personen und für alle, die eine Verringerung übermäßiger und unangemessener Geschwindigkeit erreichen wollen. Die motorradspezifischen Maßnahmen werden professionell präsentiert und umfassen Gegenmaßnahmen für mehrere unterschiedliche häufige Verletzungsursachen.
Wesentliche Schlussfolgerungen:	Hinter der Kampagne stehen weit reichende Investitionen des DVR und des BMVBS in Arbeitsmaterialien, mit denen das Problem überhöhter oder unangemessener Geschwindigkeit angegangen werden soll. Der Abschnitt zu Motorrädern konzentriert sich offenbar vor allem auf schnelles Fahren auf Landstraßen, bestimmte Elemente sind jedoch auch auf den Stadtverkehr übertragbar.
Vergleichsprojekte:	Geschwindigkeitssensibilisierungskampagne des DfT im Vereinigten Königreich.
Begründung:	Bei Unfällen im Stadtverkehr ist die Geschwindigkeit oft nicht der vorrangige unfallverursachende Faktor, die zentrale Botschaft dieser Kampagne dürfte jedoch in Verbindung mit dem gebotenen Spektrum qualitativ hochwertiger Kampagnenmaterialien einen Beitrag zu den Zielen von eSUM leisten können.

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 028	Bezeichnung des Projekts:	eMoto Café. Bulgarien
Version: 1	Website:	www.e-motocafe.net/category/11
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>eMoto café.net ist ein Internetmagazin, das Nachrichten und Informationen für bulgarische Kraftradfahrer bietet.</p> <p>Eine nützliche Rubrik für „Anfänger“ enthält Ratschläge für Motorrad-Fahrschüler und zeigt die wichtigsten Aktionen und Fahrmanöver.</p> <p>Techniken für sicheres Fahren und Unfallvermeidungsstrategien werden unter verschiedenen Oberbegriffen erörtert, die Themengebiete wie technische Informationen, Fahren auf schlechten Straßen, Kurvenfahren, Bremsen, Beschleunigen, Fahren auf Steigungs- und Gefällestrecken sowie verschiedene andere Aspekte abdecken.</p> <p>Die Website macht einen ansprechenden und benutzerfreundlichen Eindruck und bietet aktuelle Nachrichten zu technischen Entwicklungen, neuen Modellen sowie zum internationalen und nationalen Renngeschehen.</p> <p>Die erörterten Fahrtechniken vermitteln offenbar anschauliche, praxisnahe Informationen zur sicheren Beherrschung der Maschine.</p>	

Darüber hinaus enthält die Website Informationen zu Sicherheitsausrüstung und Sicherheitskleidung sowie Einzelheiten zu internationalen Helmnormen und Produktinformationen zu Schutzkleidung führender Hersteller.



Überwachungsdaten:	Liegen nicht vor.
Ergebnisse:	Das Internetmagazin ist ein nützliches Arbeitsmittel für alle am Motorradfahren interessierten Personen.
Wesentliche Schlussfolgerungen:	Die Informationen zu sicherem Motorradfahren, zu Helmen und Schutzkleidung werden im Kontext des „Sicherheitsdialogs“ präsentiert und bieten Tipps und Ratschläge für neue oder unerfahrene Fahrer als Teil eines breiter angelegten Nachrichten- und Informationsaustauschs.
Vergleichsprojekte:	BP1 026 Deutsche Website „Motorrad fahren – gut und sicher“. BP1 029 Website des Instituts für Zweiradsicherheit.
Begründung:	Spezifische Überwachungsdaten dürften nur sehr schwer zu beschaffen sein, Präsentation und Detaildarstellung der Informationen und Ratschläge können jedoch einen Beitrag zum Erreichen der eSUM-Ziele leisten.

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 029	Bezeichnung des Projekts:	Website des Instituts für Zweiradsicherheit (Deutschland)
Version: 1	Website:	www.ifz.de
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Das IFZ ist Mitglied des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und beteiligt sich aktiv an der Entwicklung und Umsetzung gemeinsamer Programme zur Verkehrssicherheit von motorisierten Zweiradfahrern.</p> <p>Das IFZ führt Forschungsprojekte zur Sicherheit von Krafträdern durch, unter anderem Unfalldatenanalysen und die Erforschung von Maßnahmen zur Unfallvermeidung. Außerdem entwickelt das IFZ Ausbildungsmaterialien für Kraftradfahrer und Fahrlehrer.</p> <p>Die Website des IFZ bietet kostenlose Downloads verschiedener Broschüren, unter anderem zu Themen wie Schutzkleidung, Fahrertrainingsangeboten für Kraftradfahrer, sicherer Mitnahme von Kindern auf dem Motorrad, Erste Hilfe sowie Techniken für sicheres Fahren.</p> <p>Darüber hinaus enthält die Website Informationen zu Forschungsprojekten des IFZ sowie Informationen zur Politik des Instituts.</p> <p>Gesonderte Bereiche der Website sind Training, Konferenzen und Veranstaltungen des IFZ gewidmet.</p> <p>Für Trainingsmaßnahmen und Publikumsmessen bietet das IFZ einen Motorrad-Fahrsimulator zur Anmietung an.</p> <p>Forschungshefte des IFZ aus dem Zeitraum von der Mitte der 1980er Jahre bis zur Gegenwart, die wichtigen Themen rund um das Kraftrad gewidmet sind, können über die Website erworben werden.</p>	

	<p>Das IFZ erstellt außerdem Helmverschlussaufkleber, die die sachgerechte Methode zum Lösen und Abnehmen des Helms durch Ersthelfer in Unfallsituationen beschreiben.</p> <p>Poster und Werbematerialien können über die Website erworben werden.</p>
Überwachungsdaten:	Das IFZ arbeitet an Forschungsvorhaben zu Unfalldaten mit. Die Ratgeber und Trainingsprogramme des IFZ basieren auf diesen Forschungsarbeiten.
Ergebnisse:	Die Website des IFZ sowie deren Arbeitsmaterialien und Ratgeber stehen Motorradfahrern und Gewerbetreibenden zur Verfügung, die Informationen zur Kraftradsicherheit suchen. Zugriffshäufigkeit und Zweck der Zugriffe auf diese Informationen sind nicht bekannt.
Wesentliche Schlussfolgerungen:	Die IFZ-Website bietet Zugriff auf ein umfassendes Angebot an Ratgebern und technischen Informationen und ist eine nützliche Quelle für Arbeitsmaterialien für alle, die an Straßenverkehrssicherheit interessiert sind.
Vergleichsprojekte:	BP1 026 Deutsche Website „Motorrad fahren – gut und sicher“. BP1 028 Bulgarisches Online-Motorradmagazin eMoto Cafe.
Begründung:	Die Ratgeber und Arbeitsmaterialien des IFZ wurden offenbar auf der Grundlage fundierter Forschungs- und Kraftradunfalldaten entwickelt. Eine eingehende Auswertung der auf Unfalldaten basierenden Arbeitsmaterialien und Aktivitäten der IFZ würde weiteren Aufschluss über die Wirksamkeit bei der Verfolgung der eSUM-Ziele liefern.

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 030	Bezeichnung des Projekts:	„Amb moto, tu ets la carrosseria“ (Katalonien)
Version: 1	Website:	www.gencat.cat/transit/pdf/recordatori_nota_diptic_motoristes.pdf
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Im Juli 2006 führte der Katalanische Verkehrsdienst (SCT) eine Kampagne durch, mit der die Zahl der Motorradunfälle mit Verletzungsfolge auf den Straßen der Region verringert werden sollte.</p> <p>Insgesamt wurden 20 000 Merkblätter mit Informationen zu den Risiken beim Motorradfahren, Hinweisen für sicheres Fahren sowie Informationen zur Notwendigkeit, einen Helm in amtlich genehmigter Ausführung, der richtig befestigt wird, zu tragen, an Motorradfahrer verteilt.</p> <p>Die Kampagne lief Anfang Juli auf der GI-682 zwischen Lloret und Tossa del Mar, einer viel befahrenen Motorradroute in der Region Girona, an und soll sich später auf alle Hauptverkehrsachsen der Region – auch im Stadtverkehr – erstrecken.</p>	
Überwachungsdaten:	<p>Im Jahr 2005 kamen 86 Kraftradbenutzer auf den Straßen Kataloniens ums Leben. Die Daten für das Jahr 2006 deuten auf eine rückläufige Entwicklung hin, allerdings liegen keine ausreichenden Daten vor, um die Wirksamkeit dieser Kampagne beurteilen zu können.</p>	
Ergebnisse:	<p>Öffentliche Aufklärungskampagne im Laufe des Sommers 2006.</p>	
Wesentliche Schlussfolgerungen:	<p>In Art und Durchführung ähnelte diese Kampagne verschiedenen anderen Kampagnen in Europa. Die derzeit vorliegenden Daten reichen nicht aus, um Inhalt und Wirkung des Projekts beurteilen zu können. Das Projekt wurde in einer ländlichen Gegend initiiert, die Kampagne ist jedoch in allgemeingültiger Form konzipiert und die Ratschläge für das Tragen von Helmen sind auch auf den Stadtverkehr übertragbar.</p>	
Vergleichsprojekte:	<p>BP1 014 Kampagne „Wear and Lock“. BP1 021 VAL OP.</p>	
Begründung:	<p>Die derzeit vorliegenden Informationen reichen nicht für eine Beurteilung der Kampagne aus, erste Anzeichen deuten jedoch auf rückläufige Unfallzahlen und die Möglichkeit hin, dass mit dieser Kampagne ein Beitrag zu den eSUM-Zielen geleistet werden kann.</p>	

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 031	Bezeichnung des Projekts:	Kampagne „Sieh mich!“, Estland
Version: 1	Website:	www.mnt.ee/atp/?id=3814
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Diese Kampagne wurde im Jahr 2008 gestartet und soll andere Straßenverkehrsteilnehmer dazu anhalten, besonders auf Zweiräder im Verkehr – Motorräder, Kleinkrafträder und Fahrräder – zu achten.</p> <p>In der Kampagne wird auf die Website www.elusrattur.ee verlinkt. Dieser Link enthält Statistikzahlen zu Unfällen mit Verletzungsfolge und Ratschläge für sicheres Fahren und bietet Zugriff auf Rundfunk- und Fernsehwerbespots für diese Kampagne.</p> <p>Neben Postern und Rundfunk- und Fernsehspots für die Öffentlichkeitsarbeit bietet die Website für Interessierte noch ausführlichere Detailinformationen.</p>	
Überwachungsdaten:	Die Kampagne stützt sich auf Daten zu Unfällen mit Verletzungsfolge von Zweiradbenutzern im Jahr 2007. Daten für den Zeitraum „nach“ der Kampagne sind auf der Website nicht vorhanden.	
Ergebnisse:	Die Kampagnenmaterialien und Anzeigen sind über die Website unmittelbar zugänglich.	
Wesentliche Schlussfolgerungen:	<p>Unfälle, bei denen andere Fahrzeugführer Krafträder im Straßenverkehr übersehen haben, werden als die häufigste Unfallart im Stadtverkehr benannt (MAIDS, Detailstudie des DfT).</p> <p>Diese Kampagne ist auf derartige Unfälle ausgerichtet, die Wirksamkeit der Kampagne ist allerdings nicht bekannt.</p>	
Vergleichsprojekte:	<p>BP1 010 TfL-Kampagne „Don't Look. See“.</p> <p>BP1 013 Sensibilisierungsprogramm „Blind-Spot“.</p> <p>BP1 019 Kampagne „Look, Look Again“.</p> <p>BP1 033 „Schau zweimal hin – ZWEIMAL!“.</p>	
Begründung:	Es liegen keine ausreichenden Informationen vor, die eine abschließende Beurteilung der Wirksamkeit der Kampagne ermöglichen, allerdings betrifft die Unfallart, die Gegenstand dieser Kampagne ist, das im Stadtverkehr weit verbreitete Problem, dass Krafträder „übersehen“ werden, und daher besteht die Möglichkeit,	

	dass diese Kampagne einen Beitrag zu den eSUM-Zielen leisten kann.
--	--

BP1: Schulung und Sensibilisierung

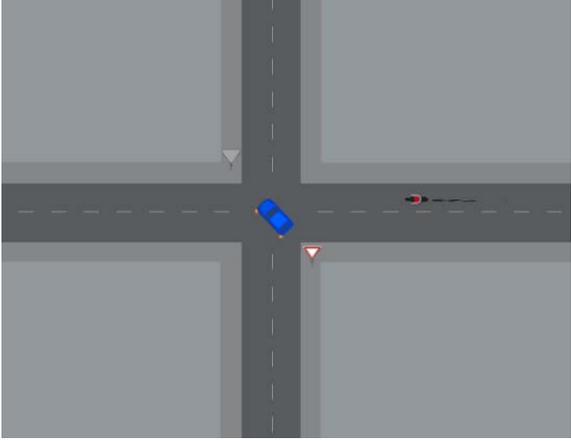
Referenz: BP1 032	Bezeichnung des Projekts:	Honda-Fahreraufbaulehrgänge („Advanced Rider Training“)
Version: 1	Website:	www.hondampe.com.au/
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Honda Motorcycles betreibt ein weltweites Motorrad-Lehrgangsprogramm für Motorradfahrer. Das Programm wird in rund 20 Ländern durchgeführt und ist stufenweise für alle Fahrer kategorien vom Fahranfänger bis zum erfahrenen Fahrer strukturiert. Die oben verlinkte Website führt zu Fahrerlehrgängen von Honda Australia; die Details der Kursangebote können je nach Anbieter von Land zu Land variieren.</p> <p>Die Lehrgänge werden von Ausbildern durchgeführt, die die „World Instructor“-Ausbilderstandards von Honda erfüllen.</p> <p>Die Lehrgänge umfassen Theorie- und Praxisinhalte und gegebenenfalls auch die Arbeit mit einem Honda-Kraftrad Simulator (BP1 004), womit die Fähigkeit der Fahrer zur Gefahrenwahrnehmung verbessert werden soll.</p> <p>Die Einsteigerlehrgänge umfassen ein Programm, das anderen Fahrausbildungsangeboten ähnelt. Weitere Trainingskurse, mit denen die Motorradfahranfänger zur Prüfungsreife geführt werden, werden ebenfalls angeboten.</p> <p>Für Fahrer, die nach einer längeren Fahrpause wieder mit dem Motorradfahren beginnen, wird ein Auffrischkurs angeboten, und für Motorradfahrer, die bereits über größere Fahrerfahrung verfügen, wird ein „Intermediate“-Lehrgang angeboten.</p> <p>Der „Advanced“-Lehrgang wird auf zwei Levels angeboten. Bei Level 1 steht die Beherrschung der Maschine (einschließlich Fahren bei geringer Geschwindigkeit und</p>	

	<p>Unfallvermeidungstechniken) im Mittelpunkt. Dieser Lehrgangsinhalt muss abgeschlossen werden, bevor Level 2 absolviert werden kann, bei dem die Fähigkeiten des Fahrers eingehender geprüft und etwaige Schwächen durch Beratung und praktische Vorführungen behoben werden.</p> <p>Im Mittelpunkt des „Advanced Level 2“ stehen weiterführende fahrerische Fähigkeiten; ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei auf den Bereichen, die für Motorradfahrer im Straßenverkehr die größten Risiken darstellen.</p> <p>Die Hauptmerkmale des „Advanced Level 2“ sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Blickführung, richtige Sitzhaltung und Aktionen des Fahrers, mit denen das Potenzial des Motorrades optimal ausgeschöpft werden kann. 2. Kurvenfahrtechniken, unter anderem Aufstellen, Gegenlenken sowie Festlegen und Ändern der Kurvenfahrlinien. 3. Bremspunkte und –techniken zur Verkürzung der Bremswege bei Notbremsungen und zur Verbesserung der Motorradbeherrschung beim Kurvenfahren. 4. Techniken zum Umgang mit dem Gasdrehgriff und zur Gewichtsverlagerung, die rasche Richtungsänderungen und die Optimierung der Fahrbahnhaftung („Grip“) sowie insgesamt einen gleichmäßigeren Fahrstil ermöglichen sollen. 5. Übungen zur Einschätzung von Verkehrssituationen; durch diese Übungen sollen die Kurvenfahrtechnik und die Fähigkeit des Fahrers, „die Straße zu lesen“, verbessert werden. <p>Das Honda-Programm dient als Grundlage für ein Projekt in Barcelona, bei dem städtischen Mitarbeitern auf einem Geländeparcours in Stadtnähe kostenlose Trainingslehrgänge angeboten werden. Damit lassen sich hoffentlich die Unfall- und Verletzungsrisiken von Motorradfahrern verringern. Dieses Projekt wird als Demonstrationsprojekt für eSUM geprüft.</p>
<p>Überwachungsdaten:</p>	<p>Spezifische Überwachungsdaten auf der Grundlage von Unfalldaten bzw. Daten von Unfällen mit Verletzungsfolge liegen offenbar nicht vor. Das „Advanced Rider Training“ im Vereinigten Königreich trägt anscheinend nicht zu einer Verringerung des Unfallrisikos für Motorradfahrer bei (siehe BP1 017), spezifische „Tracking“-Daten zu Fahrern, die den Lehrgang absolviert haben,</p>

	liegen allerdings nicht vor.
Ergebnisse:	Das „Honda Rider Training“ wird an zahlreichen Orten in aller Welt angeboten.
Wesentliche Schlussfolgerungen:	<p>Die Schulungsinhalte basieren offenbar auf unfallverursachenden Faktoren, die anhand von Daten von Unfällen mit Verletzungsfolge ermittelt wurden.</p> <p>Eine Bewertung anhand von Unfalldaten liegt nicht vor, verbesserte fahrerische Fähigkeiten und Kenntnisse gelten jedoch allgemein als wirksame Problembhebungsmaßnahmen, vor allem, wenn sich diese auf Untersuchungen zu Kraftradunfällen stützen (MAIDS, Detailstudie des DfT).</p> <p>Lehrgänge, in deren Mittelpunkt die beiden höheren Ziele der Gadget-Matrix stehen (siehe BP1 017), welche die Grundeinstellung des Motorradfahrers beeinflussen sollen, dürften ein besseres Potenzial für die Verringerung der Unfallrisiken bieten als Programme, die in erster Linie auf die fahrerischen Fähigkeiten ausgerichtet sind.</p>
Vergleichsprojekte:	<p>BP1 001 Bikesafe London.</p> <p>BP1 011 Fahrer-Aufbaulehrgänge („Advanced Rider Training“) (Vereinigtes Königreich).</p>
Begründung:	<p>Der Erfolg des Projekts ist bis jetzt nur an Einzelindizien ablesbar, es scheint jedoch ein Zusammenhang zwischen bestimmten Fahrer-Aufbaulehrgängen (Advanced Rider Training) und geringerem Unfallrisiko zu bestehen, wie es in einigen Ländern (z. B. im Vereinigten Königreich) an ermäßigten Versicherungsprämien zum Ausdruck kommt.</p> <p>Dieses Projekt bietet das Potenzial, einen Beitrag zum eSUM-Ziel für WP3, BP1 zu leisten, indem durch Fahrerschulungen und Verhaltensänderungen der Fahrer die Zahl der Kraftradunfälle mit Verletzungsfolge verringert wird.</p>

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 033	Bezeichnung des Projekts:	Kampagne „Schau zweimal hin – ZWEIMAL!“ - Lettland
Version: 2	Website:	www.skaties2x.lv
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Die lettische Straßenverkehrssicherheitsdirektion rief in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium, dem Innenministerium, der staatlichen Polizei und Motorradclubs im April 2008 diese Kampagne ins Leben, um die Zahl der bei Unfällen mit Kraftwagen verletzten Nutzer von Zweiradfahrzeugen zu verringern.</p> <p>Diese Kampagne stützt sich auf eine Analyse der steigenden Zahl von Kraftradunfällen mit Verletzungsfolge in den Jahren 2006 und 2007 und umfasst eine begleitende Website sowie visuelle Materialien für die Öffentlichkeitsarbeit, Fernsehspots und einen Themensong zur Kampagne.</p> <p>Die Website bietet umfassende Arbeitsmaterialien, unter anderem mit Tipps für Auto- und Motorradfahrer sowie ein „Spiel“, bei dem Autofahrer ihre Beobachtungsfähigkeiten erweitern können.</p> <p>Die Abbildung zeigt ein Bild aus dem Spiel, bei dem der Autofahrer mit der Maus den Zweiradfahrer anklickt, sobald er ihn sieht.</p> <p>Außerdem können auf der Website die drei Fernsehwerbespots heruntergeladen werden.</p> <p>Die Inhalte zeigen normale Autofahrer im Straßenverkehr, die Motorradfahrer im Verkehr übersehen.</p> <p>Jeder Spot schließt mit einem animierten Video, das eine verbreitete Form von Kraftradunfällen zeigt.</p>	

	<p>Die Website bietet Animationen zu sechs typischen Unfallsituationen, die jeweils die Notwendigkeit verdeutlichen, dass Autofahrer auf Zweiradfahrer achten und den Rückspiegel nutzen.</p>  <p>Von einer bekannten lettischen Band wurde ein Song zur Förderung der Kampagne eingespielt.</p> <p>Die „10 Tipps für Autofahrer“ und „10 Tipps für Motorradfahrer“ enthalten grundsätzliche Ratschläge zur Unfallvermeidung, die mit den im Datenmaterial ermittelten häufigsten Unfallszenarien in Zusammenhang stehen.</p>
<p>Überwachungsdaten:</p>	<p>Zwischen 2006 und 2007 erhöhte sich die Zahl der auf den Straßen Lettlands verletzten Motorradfahrer um 26 %. Die Zahl verletzter Kleinkraftradfahrer stieg im gleichen Zeitraum um 18 %.</p> <p>Überwachungsdaten für den Zeitraum „nach“ der Kampagne sind auf der Website nicht vorhanden.</p>
<p>Ergebnisse:</p>	<p>Im Rahmen der Kampagne wurden eine qualitativ ansprechende, interaktive Website sowie anschaulich gestaltete Fernsehspots für die Öffentlichkeitsarbeit erstellt. Diese dürften einen Beitrag zur Sensibilisierung für die steigende Zahl von Zweiradfahrzeugen auf den Straßen Lettlands und die häufigsten Unfallszenarien geleistet haben.</p>
<p>Wesentliche Schlussfolgerungen:</p>	<p>„Schau zweimal hin – ZWEIMAL!“ macht den Eindruck einer durchdachten Kampagne, die auf der Analyse lokaler Daten von Unfällen mit Verletzungsfolge basiert. Die beschriebenen Unfall-„Situationen“ werden durch die Ergebnisse anderer</p>

	<p>Forschungsarbeiten (MAIDS, Detailstudie des DfT) bestätigt, die Ratschläge für Autofahrer und Motorradfahrer entsprechen den Handlungsweisen, die zur Vermeidung derartiger „Situationen“ erforderlich sind.</p> <p>Es bestehen deutliche Ähnlichkeiten mit der Kampagne „Don't Look, See“ (BP1 010) des TfL in London, die alles in allem anscheinend zur Verringerung der Verletzungen von Kraftradfahrern beigetragen hat.</p> <p>Die Analyse der Daten für den Zeitraum „nach der Kampagne“ wäre hilfreich bei der Bewertung der Wirkung der Kampagne.</p>
<p>Vergleichsprojekte:</p>	<p>BP1 010 Kampagne „Don't Look, See“.</p> <p>BP1 013 Kampagne „Bringing Bikers Out of the Blind-Spot“.</p> <p>BP1 019 Kampagne „Look, Look Again“.</p> <p>BP1 031 Kampagne „Sieh mich!“</p>
<p>Begründung:</p>	<p>Die Kampagne „Sieh zweimal hin – ZWEIMAL!“ stützt sich auf eine Analyse von Daten zu Unfällen mit Verletzungsfolge in Lettland, scheint fundiert konzipiert zu sein und bietet geeignete, qualitativ überzeugende Arbeitsmaterialien. Überwachungsdaten aus dem Zeitraum „nach der Kampagne“ könnten die Wirksamkeit des Projekts belegen, die Kampagne bietet jedoch offenbar das Potenzial, einen Beitrag zu den eSUM-Zielen zu leisten.</p>

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 034	Bezeichnung des Projekts:	Die „Hugger“-Kampagne
Version: 1	Website:	www.think.norfolk.gov.uk/Motorcyclists/Campaigns
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Die Kampagne „Hugger“ wurde im April 2009 von der Think! Norfolk Partnership initiiert. Dieser Partnerschaft gehören Vertreter des Norfolk County Council, des Norfolk Fire and Rescue Service, des Norfolk Constabulary, des East of England Ambulance Service NHS Trust, der Norfolk Safety Camera Partnership und der Highways Agency an.</p> <p>Die Materialien der Kampagne tragen außerdem das allgemeine Kennzeichen für Straßenverkehrssicherheitsaktionen im Vereinigten Königreich.</p>  <p>Auf der Partnership-Website werden die Projektziele beschrieben: <i>„Durch die Kampagne soll die Verkehrssicherheit für Motorräder in Norfolk und damit die Zahl der Toten und Schwerletzten unter den Motorradfahrern verringert werden.“</i></p> <p>Norfolk ist überwiegend ländlich strukturiert, weist jedoch mit Norwich einen großstädtischen Ballungsraum auf.</p> <p>Maskottchen der Kampagne ist eine Figur, die nach einem eng anliegenden Hinterradschutzblech benannt wurde, wie es an manchen Motorrädern zu finden ist.</p> <p>In der ersten Phase der Kampagne wurden die Autofahrer mithilfe von Plakaten, Aufklebern und Werbebannern an den Hecks von Bussen, die in dieser Region verkehren, dazu angehalten, besonders auf Krafträder zu achten.</p>	

Die zweite Phase richtete sich an Motorradfahrer und sollte diese zur Teilnahme an zusätzlichen Lehrgängen zur Verbesserung ihres fahrerischen Könnens motivieren. Begleitend wurden in dieser Phase Poster plakatiert und Merkblätter verteilt, in denen die Motorradfahrer aufgefordert wurden, an der „Hugger Challenge“ aktiv mitzuwirken.

Die „Hugger Challenge“ bestand aus einer ungefähr 90-minütigen Fahrprüfung, bei der die fahrerischen Fähigkeiten der Motorradfahrer bewertet und verbesserungsbedürftige Bereiche des fahrerischen Alltags aufgezeigt wurden, die weiteres Training erforderten. Wurden bei der Bewertung keine gravierenden Mängel festgestellt, erhielt der Fahrer ein kleines Präsent und eine Rabattkarte zur Einlösung bei lokalen Motorradgeschäften.

Außerdem erhielten die Motorradfahrer, die die Prüfung erfolgreich absolviert hatten, ein Zeugnis in Form des „UK Driving Standards Agency Enhanced Rider Training Certificate“, mit dem Rabatte bei mehreren Motorradversicherungsunternehmen genutzt werden können.

Darüber hinaus bietet die Website Poster- und Aufklebergrafiken zum Herunterladen sowie das Poster bzw. Merkblatt für die oben beschriebene „Hugger Challenge“.

Die Kampagne ist auch auf Twitter und Facebook vertreten.

Die Hugger-Figur sowie die unter dieser Marke veröffentlichten Arbeitsmaterialien werden auch im Straßenverkehrssicherheitsunterricht an örtlichen Schulen und Colleges verwendet.

	<p>Das Markenlogo soll in naher Zukunft voraussichtlich auf allen Partnership-Kampagnen für Kraftradsicherheit im Raum Norfolk verwendet werden. Als Beispiel ist hier das Poster für Motorradfahrer dargestellt, das sie daran erinnern soll, auch bei warmem Wetter Schutzkleidung zu tragen.</p> 
<p>Überwachungsdaten:</p>	<p>Die Daten der Unfälle mit Verletzungsfolge aus Norfolk zeigen, dass auf Krafträder 1 % des Verkehrsaufkommens, aber 26 % der Verkehrstoten oder Schwerverletzten entfallen. Die Partnership verweist darauf, dass die Verletztenzahlen bei Kraftradbenutzern auf den Straßen von Norfolk zurückgehen, allerdings wesentlich langsamer als die Unfallverletztenzahlen insgesamt.</p> <p>Aus der Website geht hervor, dass „Statistiken für die Jahre 2006 bis 2008“ zeigen, dass sich die Unfallzahlen von Motorrädern, Kleinkrafträdern und Motorrollern zu etwa gleichen Teilen auf bebaute und unbebaute Gebiete verteilen“.</p> <p>Es ist noch zu früh (August 2009), um aussagefähige Daten vorlegen zu können, anhand derer die Wirksamkeit des Projekts beobachtet werden kann.</p>
<p>Ergebnisse:</p>	<p>Die Öffentlichkeitsarbeitsmaterialien der Kampagne enthalten ein neuartiges und unverwechselbares Markenzeichen für Kraftradsicherheitskampagnen in Norfolk. Verschiedene Anzeichen deuten darauf hin, dass durch frühere Kampagnen die Zahl der Kraftradunfälle mit Verletzungsfolge in dieser Region verringert werden konnte.</p>
<p>Wesentliche Schlussfolgerungen:</p>	<p>Die im Rahmen der Kampagne ausgesprochenen Empfehlungen wurden anhand einer Analyse lokaler Daten zu Unfällen mit Verletzungsfolge entwickelt.</p> <p>Der anfängliche Schwerpunkt, Autofahrer zum „Aufpassen“ auf Krafträder anzuhalten, deckt sich mit dem häufigsten Unfallfaktor in Stadtgebieten, wie er auch durch die MAIDS-Studie und die</p>

	<p>Detailstudie des DfT festgestellt wurde.</p> <p>Anhand der Unfallstatistik stellt sich die Sachlage der Kraftradunfälle mit Verletzungsfolge in Norfolk ähnlich wie in anderen Gegenden des Vereinigten Königreichs und Europas dar, d. h. die Verletztanzahlen gehen zurück, allerdings langsamer als bei anderen Gruppen von Verkehrsteilnehmern.</p>
Vergleichsprojekte:	<p>BP1 010 Kampagne „Don't Look, See“.</p> <p>BP1 013 Kampagne „Bringing Bikers Out of the Blind-Spot“.</p> <p>BP1 019 Kampagne „Look, Look Again“.</p> <p>BP1 033 Kampagne „Schau zweimal hin – ZWEIMAL!“</p>
Begründung:	<p>In der Kampagne werden die wichtigsten unfallverursachenden Faktoren angesprochen; dieses Konzept könnte potenziell einen Beitrag zu den eSUM-Zielen leisten. Durch eine Bewertung der Daten „nach der Kampagne“ könnte, sofern derartige Daten vorliegen, die Wirksamkeit der Kampagne nachgewiesen werden.</p>

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 035	Bezeichnung des Projekts:	Pilota per la Vita. Rom
Version: 2	Website:	www.romanotizie.it/spip.php?article13070
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Zielgruppe dieser Kampagne, die von der Stadt Rom unterstützt und von Mobilita Roma mit Unterstützung durch die Polizei durchgeführt wird, sind Schüler und Studenten im Alter zwischen 14 und 20 Jahren an Schulen und Hochschulen. Durch dieses Projekt sollen junge Erwachsene zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr angehalten werden.</p> <p>Das Projekt baut auf Präsentationen vor Schüler- und Studentengruppen an weiterführenden Schulen und Hochschulen auf.</p>  <p>Bei den Präsentationen werden audiovisuelle Hilfsmittel und Multi-Screen-Videos eingesetzt und Diskussionsrunden veranstaltet. Den Schülern und Studenten stehen Fachleute für Straßenverkehrssicherheit, Polizeivertreter und Psychologen während den Diskussionen als Gesprächspartner zur Verfügung.</p> <p>Die Zielgruppe wird dazu ermuntert, ihre Risikowahrnehmung und wirksame Gegenmaßnahmen zu diskutieren, unter anderem die richtige Benutzung amtlich genehmigter Helme oder die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel als Alternative zu Krafträdern oder Pkws. Unter den Teilnehmern werden Preise wie z. B. amtlich</p>	

	<p>genehmigte Motorradhelme verlost.</p> <p>Die Videos der Kampagne können auf YouTube eingesehen werden: www.youtube.com/watch?v=ID5m1eW-Tws&feature=related www.youtube.com/watch?v=YO9KmdQ20Vk</p> <p>Weitere Informationen zur Kampagne sowie Diskussionsplattformen stehen auf Facebook zur Verfügung.</p> <p>Eine Verlängerung dieser Kampagne, die anfangs als Pilotprojekt für die Monate April und Mai 2009 angelegt gewesen war, ist in der Planung. Diese Initiative wird zurzeit als Demonstrationsprojekt für eSUM bewertet.</p>
<p>Überwachungsdaten:</p>	<p>In Fragebogenaktionen werden die Wahrnehmung der Kraftradnutzung und die Risikoeinstellung der Schüler und Studenten, die an den Veranstaltungen teilnehmen, erfasst. Zurzeit wird eine Beobachtung der Einstellungen „vorher“ und „nachher“ ausgearbeitet, um damit die Wirkung der Maßnahmen beurteilen zu können.</p>
<p>Ergebnisse:</p>	<p>Im Frühjahr 2009 nahmen an sechs Veranstaltungen rund 900 Schüler und Studenten – zwischen 14 und 19 Jahren – teil, wobei insgesamt 600 Fragebogen mit Antworten der Teilnehmer als Rückläufe gesammelt und ausgewertet wurden. Zu den wichtigsten Erkenntnissen zählen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 10 % der Auskunftspersonen nutzen Krafträder für den Weg zur Schule (8 % als Fahrer, 2 % als Mitfahrer); - 23 % waren bereits in irgendeiner Form in einen Kraftradunfall verwickelt; Hauptursachen waren Zusammenstöße mit einem anderen Fahrzeug (63 %), Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug/Sturz vom Fahrzeug (29 %), und - die wichtigsten wahrgenommenen Risiken sind Fahrfehler anderer Verkehrsteilnehmer (36 %), mangelhafte Straßeninstandhaltung (35 %) und nasse Straßen (19 %).
<p>Wesentliche Schlussfolgerungen:</p>	<p>Das Projekt wendet sich an Schüler und Studenten, damit diese ihr eigenes Risikobewusstsein und geeignete Gegenmaßnahmen entwickeln können. Die besondere Betonung der Benutzung amtlich genehmigter Helme wird durch Forschungsarbeiten</p>

	<p>unterstrichen, die eindeutig belegen, dass das Tragen eines Motorradhelms zur Verringerung der Gefahr von Unfällen mit Verletzungsfolge beitragen kann. Die Förderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel als sicherere und nachhaltigere Alternative zu Krafträdern ist, wie aus Unfalldaten hervorgeht, ein geeignetes Mittel zur Verringerung von Unfällen mit Verletzungsfolge.</p>
Vergleichsprojekte:	<p>BP1 005 Helmkampagne der Region Romagna. BP1 036 Helmprogramme, Kambodscha und Vietnam.</p>
Begründung:	<p>Die Erstellung von „Vorher“- und „Nachher“-Überwachungsdaten dürfte dazu beitragen, dass die Wirksamkeit des Projekts bewertet werden kann, Schwerpunkt und Durchführungsverfahren deuten jedoch darauf hin, dass die Kampagne das Potenzial für das Erreichen der eSUM-Ziele bietet.</p>

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 036	Bezeichnung des Projekts:	Helmprogramme, Kambodscha und Vietnam
Version: 1	Website:	www.grsproadsafety.org/themes/default/pdfs/Helmets%20Cambodia.pdf www.grsproadsafety.org/themes/default/pdfs/Helmet%20law%20Vietnam.pdf
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Kambodscha: Die Initiative „Global Road Safety Partnership (GRSP)“ unterstützt ein Programm des kambodschanischen National Road Safety Committee (NRSC), mit dem das Tragen von Motorradhelmen in Kambodscha gefördert werden soll.</p> <p>Das Projekt lief im Jahr 2006 an und dauert noch an. Im Rahmen des Projekts werden Fernsehspots geschaltet und weitere Materialien für die Öffentlichkeitsarbeit eingesetzt, mit denen die richtige Benutzung amtlich genehmigter Helme gefördert werden soll.</p> <p>Am 1. Januar 2009 trat ein neues Gesetz in Kraft, das sämtliche Motorradfahrer zum Tragen eines Motorradhelms verpflichtet und bei Nichttragen Bußgelder vorsieht. Dieses Gesetz entstand aus den koordinierten Bestrebungen der Regierung Kambodschas und verschiedener NRO, unter anderem Handicap International Belgium (HIB) und GRSP, zur Entwicklung und Umsetzung eines Nationalen Motorradhelm-Aktionsplans. Dieser Plan verfolgt ein systemorientiertes, aus mehreren Elementen bestehendes Konzept mit folgenden Schwerpunkten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Information und Aufklärung der Öffentlichkeit 2. Durchsetzung der Vorschriften einschließlich Schulung der Polizeikräfte 3. Entwicklung strengerer Helmnormen 4. Subventioniertes Helmprogramm für Polizei und Schüler <p>Um landesweit dafür zu werben, beim Fahren von Krafträdern einen Helm zu tragen, führte das NRSC in Zusammenarbeit mit HIB/GRSP im Jahr 2008 eine öffentliche Sensibilisierungskampagne durch. Durch die Kampagne sollten die Verkehrsteilnehmer für folgende Aspekte sensibilisiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Vorteile des Helmtragens, • das richtige Tragen von Motorradhelmen, 	

- Empfehlungen für das Tragen von Helmen,
- und die Einhaltung der Rechtsvorschriften.

Um die nationale Verkehrspolizei bei der Durchsetzung des Gesetzes über die Helmtragepflicht zu unterstützen, wirkten HIB und GRSP an der Entwicklung von Strategien zur Durchsetzung der Helmtragepflicht mit und boten Schulungen für praktische Durchsetzungsverfahren an.

Ein zentraler Aspekt ist die Qualität der Helme. Schätzungen zufolge erfüllen rund zwei Drittel der in Kambodscha in Gebrauch befindlichen Motorradhelme nicht die vorgeschriebenen Standards bzw. Normen.

Als Reaktion hierauf arbeiteten GRSP und HIB gemeinsam mit dem NRSC an der Entwicklung neuer nationaler Standards für Motorradhelme. Um Beispiele für vorbildliche Verhaltensweisen zu geben, wurden 1900 Helme an Verkehrspolizisten im gesamten Land verteilt. Als Anreiz für Schüler, nur mit Helm zu fahren, wurden an vier Sekundarschulen in Phnom Penh Zuschüsse für 2000 Helme gewährt.

Nach amtlichen Angaben stieg die Quote der Helmbenutzer nach Inkrafttreten des Gesetzes in Phnom Penh von 8 % im Jahr 2004 auf mehr als 50 % im Februar 2009; hieran wird deutlich, wie eine geänderte Gesetzgebung und intensivierete Aufklärung der Öffentlichkeit sowie Durchsetzungsmaßnahmen eine positive Verhaltensänderung herbeiführen können.

Vietnam: Im Laufe des letzten Jahrzehnts wurden in Vietnam verschiedene Gesetzgebungs- und Durchsetzungsmaßnahmen eingeleitet, mit denen das Tragen von Motorradhelmen gefördert werden soll.

Unter der Federführung der vietnamesischen Regierung wurde das Ziel verfolgt, bei allen Motorradbenutzern die Helmnutzungsquote zu steigern.

Im Jahr 2001 verabschiedete die Nationalversammlung eine neue Straßenverkehrsordnung, in die auch ein Gesetz über die Helmtragepflicht aufgenommen wurde.

Im Jahr 2002 erhielt die Polizei die Anweisung, auf öffentlichen Straßen die Helmtragepflicht konsequent durchzusetzen. Allerdings wurden nur

	<p>minimale Bußgelder erhoben, die Durchsetzung war nicht besonders wirksam und die Quote derjenigen, die der Helmtragepflicht nachkamen, verharrte auf niedrigem Niveau.</p> <p>Im Jahr 2004 forderte die Regierung die Polizei- und Verkehrsministerien, das National Transportation Safety Committee (NTSC) sowie die lokalen Behörden an, die Helmtragepflicht aktiver durchzusetzen.</p> <p>Im Zuge intensiver öffentlicher Aufklärungsveranstaltungen und strenger Durchsetzungsmaßnahmen stieg der Anteil der Helmträger. Anfang 2006 forderte das Justizministerium allerdings alle Volkskomitees auf, sämtliche „nicht funktionalen“ Beschlüsse – auch über die Helmtragepflicht – aufzuheben. Dies führte erneut zu einer sinkenden Helmtragequote.</p> <p>Im Jahresverlauf 2006 führten die GRSP, das NTSC und die Asia Injury Prevention Foundation (AIPF) eine Studie über das Tragen von Motorradhelmen in Vietnam durch, deren Ergebnisse im Dezember 2006 beim Workshop über den Nationalen Helmaktionsplan vorgestellt wurden. Dies war für die vietnamesische Regierung Anlass, das Gesetz über die Helmpflicht wieder einzuführen, und im Juni 2007 erließ die Regierung EntschlieÙung 32 über die Begrenzung der Verkehrsunfälle. Mit Stichtag 15. Dezember 2007 wurde das Tragen eines Helms beim Führen eines Kraftrades auf allen Straßen verbindlich vorgeschrieben.</p> <p>Das wieder in Kraft getretene Gesetz wird durch Durchsetzungsmaßnahmen und einen strengen Bußgeldkatalog flankierend begleitet.</p>
Überwachungsdaten:	<p>Die kambodschanische Regierung beobachtet die Helmtragequoten vor und nach Inkrafttreten des Gesetzes. Im Jahr 2004 entfielen 72 % der Verletzten bei Straßenverkehrsunfällen auf Fahrer und Mitfahrer von Krafträdern.</p> <p>In Vietnam werden Helmtragequoten und Unfälle mit Verletzungsfolge überwacht. Nach Angaben der vietnamesischen Regierung handelt es sich bei 95 % der Kraftfahrzeuge in Vietnam um Krafträder.</p>
Ergebnisse:	<p>Kambodscha: Die beobachtete Helmtragequote lag vor Inkrafttreten des Gesetzes bei 8 %. Nach Inkrafttreten stieg sie auf 50 %.</p>

	Vietnam: Nach dem Bericht des NTSC wurden im Jahre 2008 im Vergleich zum Jahr 2007 insgesamt 1557 Leben gerettet. Die Helmtragequoten konnten in Innenstädten auf über 90 % gehalten werden.
Wesentliche Schlussfolgerungen:	Die Überwachungs- bzw. Beobachtungsmaßnahmen erstrecken sich in erster Linie auf die Helmtragequoten nach Inkrafttreten des neuen Gesetzes, der Zusammenhang zwischen dem Tragen eines Motorradhelms und Anzahl und Schwere der Verletzungen bei Kraftradunfällen konnte jedoch in internationalen Untersuchungen eindeutig nachgewiesen werden (siehe BP5 013).

Vergleichsprojekte:	<p>BP1 005 Helmkampagne Region Romagna.</p> <p>BP1 014 Kampagne „Wear and Lock“.</p> <p>BP1 037 Kommunales Helmtrageprojekt für junge Kraftradfahrer, Thailand (Thailand Community Youth Helmet Project).</p> <p>BP3 005 Durchsetzung der Helmtragepflicht für Kleinkraftradfahrer in den Niederlanden.</p> <p>BP3 011 Durchsetzung der Helmtragepflicht in Barcelona.</p> <p>BP5 013 Normen für Motorradhelme.</p>
Begründung:	<p>Bei beiden Projekten ist ein Anstieg der Helmtragequoten zu erkennen; die Daten aus Vietnam deuten auf rückläufige Zahlen tödlich verletzter Kraftradfahrer hin. Diese Projekte leisten offenbar einen Beitrag zu den eSUM-Zielen.</p>

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 037	Bezeichnung des Projekts:	Kommunales Helmprojekt für junge Kraftradfahrer, Thailand
Version: 1	Website:	www.grsproadsafety.org/themes/default/pdfs/Helmets%20Thailand.pdf
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Die Global Road Safety Partnership (GRSP) erhielt einen Zuschuss des Japan Social Development Fund (JSDF) für die Durchführung eines Straßenverkehrssicherheitsprojekts, mit dem das Tragen von Motorradhelmen in Thailand gefördert werden sollte. Das Projekt lief im März 2008 an und sollte bis August 2009 abgeschlossen sein.</p> <p>Thailand rangiert weltweit unter den zehn Ländern mit den höchsten Verletzten- und Todesfallzahlen bei Verkehrsunfällen; in den letzten Jahren kamen jeden Monat mehr als 1000 Personen bei Verkehrsunfällen ums Leben und pro Jahr erlitten mehr als 80 000 Personen schwere Verletzungen. Mehr als 75 % dieser Verkehrstoten und Verletzten waren durch Motorradunfälle verursacht worden.</p> <p>In diesem Pilotprojekt, das sich auf die Mitwirkung der lokalen Gemeinden stützt, soll die Helmtragequote bei jungen Menschen (zwischen 12 und 18 Jahren) in ärmeren ländlichen Gegenden in Nordost-Thailand gesteigert werden. Die vorrangigen Projektziele sind:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Verringerung der Schwere von Kopfverletzungen und der Verletzungen mit Todesfolge bei Motorradunfällen,2. Steigerung der Tragequote von Motorradhelmen,3. bessere Sensibilisierung für Fragen der Straßenverkehrssicherheit sowie4. Unterstützung junger Bürger in den einbezogenen Gemeinden in ihrer Rolle als Multiplikatoren, die Verhaltensänderungen fördern und bei anderen Altersgruppen auf das Tragen von Helmen hinwirken sollen. <p>Messkriterium für den kurzfristigen Erfolg ist, dass die beobachtete Helmtragequote in den in das Projekt einbezogenen Gegenden gestiegen ist; längerfristige Ergebnisse werden an der geringeren Schwere der Verletzungen von Kraftradbenutzern, die einen Helm tragen, gemessen.</p>	

	<p>Darüber hinaus wird der Erfolg am kontinuierlichen Engagement der Kommunen für vorbildliche Straßenverkehrssicherheitspraktiken gemessen. 120 Gemeinden und Schulen wurden in den einbezogenen Provinzen als Orte für die Projektdurchführung ausgewählt.</p> <p>Auf Provinz-, Bezirks- und Gemeindeebene wurden Arbeitsgruppen eingerichtet und geschult; diese Arbeitsgruppen erarbeiteten Vorschläge für Verkehrssicherheitsaktivitäten auf Gemeindeebene, durch die die Helmtragequote bei der Altersgruppe zwischen 12 und 18 Jahren gesteigert werden soll.</p> <p>Diese Aktivitäten werden aus Projektmitteln finanziert und hinsichtlich Erfolg, Ergebnissen, Nachhaltigkeit und Übertragbarkeit überwacht und bewertet.</p> <p>In Workshops mit der Gemeinde und der Polizei sollen Zusammenarbeit und Koordination der kommunalen Aktivitäten und der Durchsetzungsmaßnahmen gefördert werden. Gleichzeitig werden an den Schulen in den in das Projekt einbezogenen Gegenden Weiterbildungsprogramme und Lehrersensibilisierungskampagnen durchgeführt.</p> <p>Fortschritte und Ergebnisse des Projekts werden von der Thammasat University kontinuierlich evaluiert.</p>
Überwachungsdaten:	Im Rahmen des Projekts werden zunächst die Helmtragequoten überwacht, um die Wirksamkeit des Projekts zu ermitteln.
Ergebnisse:	<p>Das Projekt befindet sich noch im Anfangsstadium.</p> <p><i>„Die wichtigste Feststellung lautet bisher, dass die frühzeitige Einbindung aller Interessengruppen auf Landes-, Provinz- und kommunaler Ebene in der Projektanfangsphase in Verbindung mit einem breit angelegten und vielfältigen Programm für kommunales Engagement den Schlüssel zur wirksamen und zeitnahen Umsetzung des Projekts darstellt.“</i></p>

<p>Wesentliche Schlussfolgerungen:</p>	<p>Dieses Projekt wird zwar offensichtlich in einer überwiegend ländlichen Region durchgeführt, doch konnte in umfangreichen Untersuchungen in mehreren Ländern der Zusammenhang zwischen dem richtigen Tragen amtlich genehmigter Motorradhelme und einer geringeren Schwere der Verletzungen, vor allem Schädeltraumata, bei Kraftradbenutzern an sämtlichen Untersuchungsstellen nachgewiesen werden.</p> <p>Dieses kommunal orientierte Konzept für die Schulung und Überzeugung junger Kraftradbenutzer, einen Helm zu tragen und damit in ihrer Gemeinde für diese Aktion zu werben, kann Hilfestellung bei Gesetzgebungsverfahren vor allem dort leisten, wo Durchsetzungsmaßnahmen ihre Wirkung verfehlen.</p> <p>Die richtige Benutzung von Helmen dürfte in allen Gegenden mit niedrigen Helmtragequoten eine der wirksamsten Maßnahmen gegen Kraftradunfälle mit Verletzungsfällen darstellen. Wenn sich das Projekt bei der Steigerung der Tragequoten in der in das Projekt einbezogenen Gegend als erfolgreich erweist, führt dies nach vorliegenden Untersuchungen zu einer Verringerung der Verletzungen.</p>
<p>Vergleichsprojekte:</p>	<p>BP1 005 Helmkampagne der Region Romagna.</p> <p>BP1 014 Kampagne „Wear and Lock“.</p> <p>BP1 036 Helmprogramme im Kambodscha und Vietnam.</p> <p>BP3 005 Durchsetzung der Helmtragepflicht für Kleinkraftradfahrer in den Niederlanden.</p> <p>BP5 013 Normen für Motorradhelme.</p>
<p>Begründung:</p>	<p>Dieses Projekt wird gegenwärtig ausgewertet; Ergebnisse liegen noch nicht vor, aus Untersuchungen anderer Projekte geht jedoch hervor, dass eine höhere Quote vorschriftsmäßig angelegter Helme zu einem Rückgang der Verletzungen bei Kraftradbenutzern führt. Das Projekt bietet also offenbar das Potenzial, einen Beitrag zu den eSUM-Zielen zu leisten.</p>

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 038	Bezeichnung des Projekts:	„How Close is Too Close“ („Wie dicht ist zu dicht?“) MAG UK
Version: 1	Website:	www.network.mag-uk.org/smidsy/How%20Close%20is%20Too%20Close.pdf
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Im Vereinigten Königreich wurde von der Motorcycle Action Group ein Bericht unter dem Titel „How Close is Too Close“ („Wie dicht ist zu dicht?“) erstellt, bei dem die häufigsten Formen der Kraftradunfälle untersucht wurden, bei denen ein anderer Verkehrsteilnehmer die Vorfahrt eines Motorradfahrers missachtet.</p> <p>Derartige Unfälle, die im Vereinigten Königreich häufig unter dem Kürzel „SIMDSY“ („Sorry Mate I Didn't See You“ – „Tut mir leid, hab' dich übersehen“) laufen, wurden in der MAIDS-Studie und in der Detailstudie des DfT als die häufigste Ursache von Kraftradunfällen im Stadtverkehr genannt.</p> <p>Der Bericht gibt eine detaillierte Analyse der Fragestellungen und nennt die folgenden Gründe, warum Autofahrer nahende Motorradfahrer übersehen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tarneffekt – Motorradfahrer heben sich nicht gegenüber dem Hintergrund ab 2. Unauffälligkeit – Motorradfahrer bleiben unter der Wahrnehmungsgrenze 3. Bedrohung – Sie werden zwar wahrgenommen, aber nicht als wichtig empfunden 4. Erwartung – Autofahrer begegnen Motorradfahrern im Verkehr nur selten 5. Unterschätzt – Die Geschwindigkeit wird geringer eingeschätzt als sie tatsächlich ist 6. Nachlässigkeit – Autofahrer hat nicht hingesehen 7. Verdeckt – Motorradfahrer ist durch Objekt im Vordergrund verdeckt 8. Physiologie – Mangelndes Sehvermögen und 	

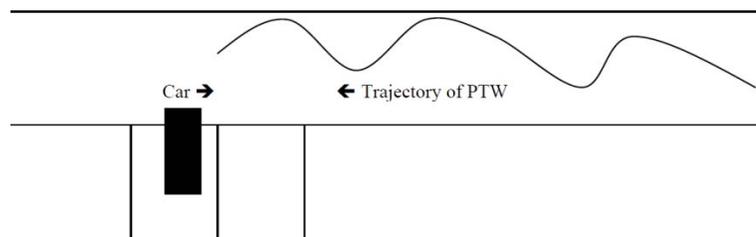
eingeschränkte Beweglichkeit

9. **Gedächtnisleistung** – Auftauchende Motorradfahrer bleiben nicht im Gedächtnis, und
10. **Beeinträchtigungen durch chemische Substanzen** – Alkohol oder Drogen

Der Bericht stützt sich auf neuere und frühere Untersuchungen zum Tarneffekt und zur Unauffälligkeit von Motorrädern und spricht verschiedene Empfehlungen zur Verantwortung der Fahrzeughersteller sowie für bessere Schulungen, Vorsicht im Straßenverkehr und bessere Datenerhebungen aus.

Auf der Grundlage der Untersuchungen schlägt der Bericht praktische Unfallvermeidungstechniken für Motorradfahrer vor, unter anderem Manöver zur Erkennung und Vermeidung von Situationen, in denen Motorradfahrer übersehen werden (SIAM).

SIAM basiert auf dem Prinzip, dass ein nahendes Objekt besser zu beobachten und zu erkennen ist, wenn es gegenüber dem Betrachter eine deutliche seitliche Bewegung ausführt. Daher wird vorgeschlagen, dass bestimmte Unfälle, bei denen Motorradfahrer „übersehen“ werden, verhindert werden könnten, wenn der Motorradfahrer beim Heranfahen an potenzielle Gefahrensituationen seinen Kurs etwas variiert, um durch seine seitlichen Bewegungen besser wahrgenommen zu werden.



Im Bericht werden außerdem Unfallvermeidungstechniken nach dem Prinzip „Wir fahren dorthin, wo wir hinschauen“ vorgeschlagen.

Anforderungen an eine geänderte Ausbildung der Autofahrer,

	einschließlich gezielter Anweisungen, im Straßenbild stets bewusst auf Krafträder zu achten, werden in Verbindung mit der Aufforderung an die Hersteller, die Sichtverhältnisse aus dem Fahrzeug heraus zu verbessern, und an die staatlichen Stellen, die Datenerhebung und –analyse zu verbessern, formuliert.
Überwachungsdaten:	Informationen zu Untersuchungen der Wirksamkeit der vorgeschlagenen Unfallvermeidungs- und Ausweichtechniken liegen nicht vor.
Ergebnisse:	Informationen zur Übernahme der vorgeschlagenen Motorradfahrtechniken durch Einrichtungen für die Fahrerausbildung oder durch staatliche Stellen liegen nicht vor.
Wesentliche Schlussfolgerungen:	Der Bericht stützt sich auf ein breites Spektrum an Untersuchungen zu den Ursachen von Unfällen, bei denen Kraftradfahrer „übersehen“ wurden. Die vorgeschlagenen Unfallvermeidungs- und Ausweichtechniken scheinen als Reaktion auf diese Untersuchungen entwickelt worden zu sein, vor allem hinsichtlich der Funktionsweise des menschlichen Auges und des Wahrnehmungsvermögens.
Vergleichsprojekte:	Nachschulungen nach der Fahrprüfung (BP1 011). Tagfahrleuchten (BP5 007).
Begründung:	Hinweise auf Versuche mit den vorgeschlagenen Fahrtechniken liegen nicht vor, der Bericht stützt sich jedoch auf belegbare Untersuchungsergebnisse zur Hauptursache von Kraftradunfällen in Stadtgebieten.

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 039	Bezeichnung des Projekts:	Leitfaden „Schutzausrüstungen für motorisierte Zweiradfahrer“ ACEM
Version: 1	Website:	www.acem.eu/cms/ppe.php
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Vom europäischen Verband der Motorradindustrie (Association des Constructeurs Européens de Motocycles – ACEM) wurde ein Leitfaden für Schutzausrüstungen für Benutzer motorisierter Zweiräder erstellt.</p> <p>Dieser Leitfaden soll einfache, wissenschaftlich abgesicherte Leitlinien vermitteln, damit mehr Motorradfahrer geeignete Schutzkleidung tragen.</p> <p>Anhand von Datenmaterial aus der MAIDS-Studie (www.maids-study.eu) wird im Leitfaden erläutert, warum geeignete und eigens für Motorradfahrer entwickelte Schutzkleidung einen wichtigen Beitrag leistet, um die Wahrscheinlichkeit und Schwere von Verletzungen der Kraftradfahrer im Falle eines Unfalls zu verringern.</p> <p>Der Leitfaden erstreckt sich auf Helme, Visier, Handschuhe, Stiefel, Hosen, Jacken und Körperschutz und geht auf die unterschiedlichen Materialien und zu erwartenden Schutzwirkungen ein.</p> <p>Die MAIDS-Studie verdeutlicht, dass Motorradfahrer, die geeignete Schutzkleidung tragen, bei Unfällen mit aller Wahrscheinlichkeit ein geringeres Verletzungsrisiko tragen. Der „Schutzfaktor“ der einzelnen Arten der Schutzausrüstung gibt den Prozentsatz der MAIDS-Unfälle an, bei denen die Schutzausrüstung die Verletzungen abgemildert oder gar verhindert hat. Der Leitfaden stellt fest: <i>„Das Wissen um die Vorzüge des Tragens korrekter Motorradbekleidung unterstützt den Kunden bei seiner Entscheidung und trägt zu seiner Sicherheit bei.“</i></p>	

Überwachungsdaten:	Die Empfehlungen basieren auf Unfalldaten, die im Rahmen der MAIDS-Studie ausgewertet wurden; im Leitfaden wird anhand dieser Daten dargestellt, welches Potenzial die Schutzbekleidung für die Verringerung der Verletzungsrisiken bietet.
Ergebnisse:	Die MAIDS-Daten liefern Daten darüber, welche Ergebnisse bei der Beachtung der Empfehlungen des Leitfadens erwartet werden können.
Wesentliche Schlussfolgerungen:	In den Produktprüfungen, die zur Einhaltung der europäischen Normen durchlaufen werden müssen, wird die Wirksamkeit bestimmter Arten von Schutzbekleidung wie Helmen und Körperschutz nachgewiesen.
Vergleichsprojekte:	Helmkampagne der Region Romagna (BP3 001). Airbag-Jacken (BP5 002). Normen für Motorradhelme (BP5 013). SHARP-Helmtests (BP5 014).
Begründung:	Die MAIDS-Studie zeigt anscheinend, dass die Beachtung der Empfehlungen des Leitfadens zur Verringerung der Zahl und Schwere der Verletzungen bei Kraftradunfällen beiträgt.

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 040	Bezeichnung des Projekts:	Motorcycle Operator Training Assessor (MOTA) - Australien DVExperts
Version: 1	Website:	www.dvexperts.net
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Der im Jahr 2007 präsentierte Motorcycle Operator Training Assessor (MOTA) ist ein elektronisches Schulungsinstrument, das am Motorrad befestigt wird.</p> <p>MOTA arbeitet mit Trägheitssensoren, mit denen Reaktionszeiten, Beschleunigung, Bremsmanöver, Neigungswinkel und Richtungsänderungen (auftretende Kräfte bei Pendelmanövern) aufgezeichnet werden und das Verhalten des Fahrers bei verschiedenen vorgegebenen Tests zur Motorradbeherrschung erfasst werden.</p> <p>Mit diesem Gerät kann eine grafische Darstellung des Fahrerverhaltens erstellt werden, anhand derer eine objektive Beurteilung der Entwicklung der fahrerischen Fähigkeiten möglich ist.</p> <p>MOTA kann für die Überwachung der Entwicklung der Fähigkeiten des Fahrers bei Ausbildungsabläufen eingesetzt werden, die üblicherweise fahrerische Fähigkeiten wie Anfahren, Bremsen, Wenden, Gegenlenken und die Fähigkeit des sicheren Kurvenfahrens umfassen. Hierzu wird ein Übungsparcours auf einem Gelände außerhalb öffentlicher Straßen abgesteckt.</p> <p>Es werden verschiedene Übungen bei Fahrgeschwindigkeiten zwischen ca. 25 und 35 km/h beobachtet, mit deren Hilfe der Fahrer seine Fähigkeiten und das Selbstvertrauen in kritischen Situationen weiterentwickeln soll.</p>	
Überwachungsdaten:	MOTA ermöglicht die individuelle Überwachung der Entwicklung der fahrerischen Fähigkeiten des Motorradfahrers. Die unterrichteten Fahrmanöver zielen direkt auf die Unfallvermeidung in den häufigsten Verkehrssituationen im Stadtverkehr ab.	
Ergebnisse:	Eine Überwachung des Unfallrisikos für Motorradfahrer anhand von	

	Unfall-/Unfallverletzungsdaten erfolgt offensichtlich nicht.
Wesentliche Schlussfolgerungen:	MOTA stellt offenkundig ein objektives Verfahren für die Beurteilung der Entwicklung der fahrerischen Fähigkeiten bei der Fahrzeugbeherrschung bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten dar, wie sie für die Unfallvermeidung im Stadtverkehr von besonderer Bedeutung ist.
Vergleichsprojekte:	Fahrausbildungsprogramm der FEMA (BP1 002). Kanadisches Fahrausbildungsprogramm (BP1 006). Schulungen für fortgeschrittene Fahrer/Nachschulungen nach der Fahrprüfung (BP1 011). Norwegisches Fahrausbildungsprogramm (BP1 018).
Begründung:	Die Schlüsselfähigkeiten, die mit MOTA weiterentwickelt werden, bieten das Potenzial, den Fahrern bessere Unfallvermeidungstechniken zu vermitteln.

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 041	Bezeichnung des Projekts:	„Take Control“-Trainingslehrgänge West Mercia Road Safety Units (Vereinigtes Königreich)
Version: 1	Website:	www.takecontroltraining.co.uk/
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Die Warwickshire Road Safety Unit (Vereinigtes Königreich) hat Statistiken zu Unfallzahlen mit Verletzungsfolge veröffentlicht, aus denen eindeutig die Notwendigkeit von Fahrerlehrgängen für junge und unerfahrene Kleinkraft- und Motorradfahrer hervorgeht.</p> <p>Die Statistiken zeigen, dass mehr als ein Drittel aller in Unfälle mit Verletzungsfolge verwickelten Kleinkraft- und Motorräder von Fahrern unter 21 Jahren bewegt wurden und dass bei jedem fünften Unfall, an dem ein Kleinkraft- und Motorradfahrer die Hauptschuld trug, Fahranfänger, unerfahrene oder unsichere Fahrer beteiligt waren.</p> <p>Um diese Problematik anzugehen, wurde in den Verwaltungsregionen Warwickshire, Herefordshire, Worcestershire, Shropshire und Telford & Wrekin das Fahrerlehrgangsprogramm „Take Control“ neu aufgelegt; drei der fünf angebotenen Kurse sind auf die Bedürfnisse junger Motorradfahrer zugeschnitten.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. „CBT Plus“ soll die fahrerischen Fähigkeiten weiterentwickeln, die in der Fahrerpflichtausbildung (Compulsory Basic Training) vermittelt wurden. 2. „Auto to Gears“ soll Kleinkraftfahrern beim Umstieg auf 125-ccm-Maschinen mit Schaltgetriebe unterstützen. 3. Der Lehrgang „125 Rider Development“ ist ein halbtägiger Lehrgang für Einsteiger auf 125-ccm-Motorrädern, die ihre fahrerischen Fähigkeiten verbessern möchten. <p>Die obigen halbtägigen Lehrgänge werden kostenlos angeboten, wobei die Möglichkeit besteht, diese Lehrgänge gegen eine zusätzliche Gebühr von 30 GBP auf einen Ganztageslehrgang zu erweitern.</p> <p>Daneben wird ein „Skills Enhancement“-Aufbaulehrgang für Fahrer</p>	

	<p>stärkerer Motorräder angeboten, der Fahrtechnik und fahrerische Sicherheit verbessern soll.</p> <p>Die Lehrgänge des „Take Control“-Programms können dazu beitragen, dass die Fahrer das fahrerische Niveau des „Enhanced Rider Scheme“ der Driving Standards Agency erreichen, welches die Möglichkeit von Versicherungsrabatten für Motorradfahrer eröffnet.</p> <p>Ein ähnlicher „CBT Plus“-Aufbaulehrgang zur Fahrerausbildung wird mit finanzieller Unterstützung durch die West Midlands Road Safety Partnership für junge Fahrer im benachbarten Dudley Council angeboten. Dieser Lehrgang ist für Kraftradfahrer zwischen 16 und 19 Jahren gedacht, die ihre Fahrerpflichtausbildung (Compulsory Basic Training – CBT) absolviert haben, aber noch nicht im Besitz einer uneingeschränkten Fahrerlaubnis sind. Der Lehrgang ist so angelegt, dass er die vorhandenen Kenntnisse der Fahrer ergänzt und auf ihren Erfahrungen aufbaut, so dass sie zusätzliche Kenntnisse für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr erwerben können.</p> <p>Fahrer zwischen 16 und 19 Jahren, die diesen Lehrgang absolvieren, haben Anspruch auf einen Zuschuss von 50 GBP für Schutzausrüstung, außerdem erhalten alle Teilnehmer einen zehnprozentigen Rabatt bei örtlichen Motorradhändlern.</p>
Überwachungsdaten:	Der Inhalt des Lehrgangsprogramms „Take Control“ stützt sich offenbar auf Daten zu Unfällen mit Verletzungsfolgen für die Region West Mercia im Vereinigten Königreich.
Ergebnisse:	Eine Überwachung des Unfallrisikos von Fahrern nach der Lehrgangsteilnahme auf der Grundlage von Unfall-/Unfallverletzungsdaten findet offensichtlich nicht statt.
Wesentliche Schlussfolgerungen:	<p>Drei der „Take Control“-Lehrgänge sollen die Unterrichtslücke zwischen der Fahrergrundausbildung (Initial Riding Training) und der Qualifikationsprüfung schließen. Junge und unerfahrene Fahrer auf Kleinkrafträdern und anderen Leichtkrafträdern tragen im Stadtverkehr ein erhöhtes Unfallrisiko.</p> <p>Wenn die Daten zu Unfällen mit Verletzungsfolge für die Region West Mercia sich mit den Erkenntnissen der MAIDS- und DfT-Detailstudien decken, sollten sich die Lehrgänge auf die Verringerung der häufigsten Unfallarten bei Kraftradunfällen konzentrieren.</p>

Vergleichsprojekte:	Fahrausbildungsprogramm der FEMA (BP1 002). Kanadisches Fahrausbildungsprogramm (BP1 006). Schulungen für fortgeschrittene Fahrer/Nachschulungen nach der Fahrprüfung (BP1 011). Norwegisches Fahrausbildungsprogramm (BP1 018).
Begründung:	Angaben zur Überwachung des Projekts anhand von Daten zu Unfällen mit Verletzungsfolge sind auf der Website nicht enthalten, durch die zielgerichtete Schulung dieser Zielgruppe, die im Stadtverkehr besonders gefährdet ist, kann jedoch ein Beitrag zum Erreichen der eSUM-Ziele geleistet werden.

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 042	Bezeichnung des Projekts:	„Good Kit, Bad Kit“ Leeds City Council (Vereinigtes Königreich)
Version: 2	Website:	www.roadsafetygb.org.uk/resources/89.html
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Vom Leeds City Council, der Stadtverwaltung von Leeds, wurden in Zusammenarbeit mit den Road Safety Partnerships der Regionen South Yorkshire und Humberside ein Poster und ein Merkblatt veröffentlicht, in denen die Notwendigkeit von Schutzbekleidung für Motorradfahrer erläutert wird.</p> <p>Diese Arbeitsmaterialien verdeutlichen, welchen Unterschied bei der Schwere der Verletzungen, die bei einem Unfall zu erwarten sind, zwischen einem gut geschützten Fahrer und einem Fahrer besteht, der nur normale „Straßenkleidung“ trägt.</p> <p>Die Verteilung der Poster und Merkblätter erfolgt über Kraftradfahrerschulen, -händler und örtliche Schulen.</p> <p>In den Arbeitsmaterialien werden die Vorteile des Tragens geeigneter Helme, Handschuhe, Motorradstiefel, Hosen und Jacken beschrieben; die Dokumente können heruntergeladen werden unter www.roadsafetygb.org.uk/resources/89.html.</p>	
Überwachungsdaten:	<p>Informationen zu einer geplanten Überwachung der Daten zu Unfällen mit Verletzungsfolge liegen nicht vor.</p> <p>Aus den im Rahmen der MAIDS-Studie erfassten Daten geht hervor, dass an einem Unfall beteiligte Motorradfahrer, die geeignete Schutzkleidung tragen, wahrscheinlich ein geringeres Verletzungsrisiko haben. Der „Schutzfaktor“ der einzelnen Arten der Schutzausrüstung gibt den Prozentsatz der MAIDS-Unfälle an, bei denen die Schutzausrüstung die Verletzungen abgemildert oder gar verhindert hat. Der Leitfaden stellt fest: <i>„Das Wissen um die Vorzüge des Tragens korrekter Motorradbekleidung unterstützt den Kunden bei seiner Entscheidung und trägt zu seiner Sicherheit bei.“</i></p>	
Ergebnisse:	Poster und Merkblatt wurden auf der Website von Road Safety GB als Downloads zur Verfügung gestellt. Informationen über den Umfang der Nutzung liegen nicht vor.	
Wesentliche	In den Produktprüfungen, die zur Einhaltung der europäischen	

Schlussfolgerungen:	Normen durchlaufen werden müssen, wird die Wirksamkeit bestimmter Arten von Schutzkleidung wie Helmen und Körperschutz nachgewiesen, das Verhalten anderer Kleidungsarten ist jedoch weniger gut belegt. Das Merkblatt enthält keine Angaben zu geeigneten Standards. Die Abbildungen sind sehr anschaulich, der Text dürfte jedoch nicht ohne Weiteres übersetzbar sein, wodurch wiederum die Übertragbarkeit eingeschränkt wird.
Vergleichsprojekte:	ACEM-Leitfaden für Schutzausrüstungen (BP1 039).
Begründung:	Die Ergebnisse der MAIDS-Studie scheinen darauf hinzuweisen, dass die Beachtung der Empfehlungen des Merkblatts dazu beiträgt, Anzahl und Schwere der Verletzungen bei Kraftradunfällen zu verringern.

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 043	Bezeichnung des Projekts:	Kampagne „Named Riders“ DfT (Vereinigtes Königreich)
Version: 1	Website:	www.dft.gov.uk/think/focusareas/motorcycling?page=Campaign&whoareyou_id=
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Im Vereinigten Königreich rief das Verkehrsministerium (Department for Transport – DfT) im Jahr 2010 eine neue Kampagne für Kraftradfahrer ins Leben. „<i>Named Riders</i>“ ist Teil des Gesamtprogramms der Straßenverkehrssicherheitskampagne im Vereinigten Königreich unter dem Motto „Think!“ und soll Todesfälle und schwere Verletzungen bei Motorradfahrern verringern, indem die Motorradfahrer in der Wahrnehmung der Pkw-Fahrer als „Mitmenschen“ dargestellt werden. Die Kampagne vermittelt die Botschaft, dass Motorradfahrer Menschen in all ihren Facetten sind, hinter denen – genau wie bei Autofahrern – Namen, Persönlichkeiten und Familien stehen.</p> <p>Frühere THINK!-Motorradkampagnen vermittelten eindeutige Anleitungen für Autofahrer in bestimmten Verkehrssituationen: <i>Mirror</i> (2001) hielt die Autofahrer dazu an, stets auf Motorradfahrer im toten Winkel zu achten, und <i>How close</i> (2004) forderte die Autofahrer dazu auf, an T-Kreuzungen „hinzusehen, wieder hinzusehen und nochmals hinzusehen“.</p> <p>Mit der Kampagne 2010 soll dieses Konzept noch einen Schritt weiter entwickelt werden, indem der Aspekt in den Vordergrund gestellt wird, dass besser auf Motorradfahrer geachtet wird, wenn die Autofahrer mehr an den Menschen auf dem Motorrad denken.</p> <p>Grund für diese Herangehensweise ist, dass Untersuchungen der University of Nottingham zeigten, dass Empathie gegenüber Motorradfahrern wichtig ist. Autofahrer mit Verwandten, die Motorrad fahren, sind den Untersuchungen zufolge seltener in Unfälle mit Motorradfahrern verwickelt und nehmen Motorradfahrer bewusster wahr.</p> <p>Dahinter steht die Botschaft, dass die Autofahrer in kritischen Verkehrsbereichen wie Kreuzungen oder beim Einfädeln in den fließenden Verkehr besonders auf Motorradfahrer achten sollten.</p> <p>Aus qualitativen Untersuchungen des Department for Transport geht außerdem hervor, dass Motorradfahrer für Autofahrer oftmals extrem fremdartig wirken, da ihre Identität hinter dem Motorradhelm verborgen bleibt.</p> <p>Diese Kampagne wurde von wichtigen Interessengruppen der</p>	

Motorradbranche entwickelt, unter anderem der Motorcycle Industry Association, der British Motorcyclists Federation und der Motorcycle Action Group, und wird durch Aufklärungsspots in Fernsehen, Kino und Rundfunk unterstützt.

Der zweite Baustein der Kampagne ist *Be Alive to the Road*, mit dem die Zahl der Todesfälle und Verletzungen von Motorradfahrern verringert werden soll, indem die Motorradfahrer über die Maßnahmen aufgeklärt werden sollen, die sie selbst zur Beherrschung ihrer eigenen Risiken ergreifen können. Die Kampagne wird parallel zu der auf Autofahrer ausgerichteten Kampagne *Named Riders* durchgeführt.

Die Kampagne *Be Alive to the Road* setzt sich aus drei Kampagnen zusammen:

1. Partnerschafts-Marketingaktionen:

An dieser Maßnahme beteiligt sich ein Netzwerk von Partnern im Rahmen von Verkaufsförderungsmaßnahmen, die Rabatte auf Produkte und Dienstleistungen anbieten, mit denen Motorradfahrer ihr persönliches Risiko verringern können. Die beiden Hauptbotschaften sind dabei:

- a. Tragen Sie geeignete Sicherheitsbekleidung und –ausrüstung
- b. Lassen Sie Ihr fahrerisches Können überprüfen und/oder nehmen Sie an Motorradfahrer-Aufbautrainingslehrgängen teil.

An die Motorradfahrer werden Merkblätter mit Tipps und Rabattaktionen verteilt, wenn sie Versicherungsverträge abschließen oder verlängern und/oder wenn sie die Zeugnisse der Fahrerpflichtausbildung (Compulsory Basic Training) erhalten.

2. Sponsoringaktionen für die British Superbike Championship

THINK! trat sechs Jahre lang als offizieller Sponsor der britischen Superbike-Meisterschaft (British Superbike Championship – BSB) auf. Im Rahmen dieser Sponsorenaktion soll verdeutlicht werden, dass jeder Motorradfahrer sein fahrerisches Können durch die Teilnahme an Aufbautraining optimieren sollte; hieraus entstand ein eigenes Schulungszentrum. www.britishsuperbike.com/think

3. „Perfect Day“

Der für die breite Öffentlichkeit bestimmte Lehrfilm *Perfect Day* betont die Bedeutung, auch auf das Unerwartete vorbereitet zu sein. Dieser im Jahr 2004 produzierte Film wendet sich an Freizeit-Motorradfahrer und zählt zu den beliebtesten Lehrfilmen von THINK! Im Film wird ein Motorradfahrer auf

	einer Überlandtour vor drohenden Gefahrensituationen gewarnt, indem alltägliche Straßenschilder sich in warnende Hinweise verwandeln. Für Unfallsituationen im Stadtverkehr ist dieser Film dagegen nur von begrenzter Bedeutung.
Überwachungsdaten:	Die Kampagne basiert auf einer Analyse von Daten zu Kraftradunfällen mit Verletzungsfolge und neueren Untersuchungen zum Verhalten von Autofahrern gegenüber Motorradfahrern. Das DfT verfügt über umfangreiche Erfahrung in der Bewertung der Kampagnen unter Verwendung von standardisierten Marktforschungsverfahren, allerdings liegen die Ergebnisse noch nicht vor. Die Überwachung von Daten zu Motorradunfällen mit Verletzungsfolge aus dem Vereinigten Königreich könnte die Wirksamkeit des THINK!-Programms einschließlich des Kampagnenteils <i>Named Riders</i> widerspiegeln
Ergebnisse:	Die Kampagne wurde durchgeführt, die Ergebnisse liegen allerdings noch nicht vor.
Wesentliche Schlussfolgerungen:	Die Phase <i>Named Riders</i> der Kampagne soll den wichtigsten Faktor bei Kraftradunfällen im Stadtverkehr thematisieren: den Umstand, dass Krafträder von anderen Verkehrsteilnehmern übersehen werden (siehe MAIDS-Studie und andere Detailstudien zu Kraftradunfällen). Ziel der Kampagnenphase <i>Be Alive to the Road</i> ist, dass mehr Kraftradfahrer geeignete Schutzbekleidung tragen (auch dies wurde in der MAIDS-Studie bei einem erheblichen Anteil von Kraftradunfällen im Stadtverkehr als wichtiger Faktor zur Abmilderung der Folgen ermittelt).
Vergleichsprojekte:	Kampagne „Look, look again!“ (BP1 019 / BP4 007). Val Op (BP1 021). Kampagne „Sieh mich!“ (BP1 031). ACEM-Leitfaden für Schutzausrüstungen (BP1 039). (BP1 039).
Begründung:	Mit dieser Kampagne wird offensichtlich der wichtigste unfallverursachende Faktor bei Kraftradunfällen im Stadtverkehr entsprechend der MAIDS-Studie und anderen Detailstudien zu Verkehrsunfällen angesprochen.

BP1: Schulung und Sensibilisierung

Referenz: BP1 044	Bezeichnung des Projekts:	Schulungslehrgänge für Mitarbeiter Barcelona/London
Version: 1	Website:	http://www.bikesafe-london.co.uk
Kurzbeschreibung des Projekts:	<p>Transport for London (TfL) hat sein erfolgreiches BikeSafe-Fahrertrainingsprogramm weiterentwickelt und insbesondere die Förderung des Programms für Mitarbeiter des TfL und Unternehmen „maßgeschneidert“. Ziel der Programmentwicklung war, die Lehrgänge auch großen Arbeitgebern anzubieten, die eigene Mobilitätspläne entwickeln. Die Bereitstellung kostenloser, sicherer Parkplätze am Arbeitsplatz für alle Kraftradfahrer, die die Fahrerlehrgänge absolviert haben, gilt als wirksame Möglichkeit, um Kraftradbenutzer für die Teilnahme an den Lehrgängen zu gewinnen.</p> <p>Auch bei dem Projekt in Barcelona stand die Weiterbildung der Motorradfahrer als Teil der Entwicklung eines Mobilitätsplans für Mitarbeiter im Mittelpunkt; zusätzlich wird die Einweihung der stadtnahen neuen Trainingsstrecke von Honda in die Aktionen eingebunden.</p> <p>Zwar bestehen deutliche Unterschiede zu dem BikeSafe-Programm in London (Schulungen auf öffentlichen Straßen statt außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums, Unterricht durch Polizeivertreter statt durch Zivilpersonen), doch wurde zu dem Lehrgang in Barcelona – eine Unterrichtseinheit (sonntags) bei Motoescuela sowie 13 Einheiten durch Honda – eine Erhebung durch einen Fragebogen mit gemeinsamen Elementen durchgeführt; mit dem in ähnlicher Weise wie bei den Erhebungsrunden, die unter Aufsicht von TfL in London stattfanden, ein System zur Beobachtung der Motorradfahrer, die den Lehrgang in Barcelona absolviert haben, entwickelt werden sollte.</p>	
Überwachungsdaten:	<p>Das Programm BikeSafe London stützt sich auf einen Fragebogen, mit dem die Veränderungen in der Unfallbeteiligung der Motorradfahrer vor und nach den Lehrgängen bewertet werden sollen. Die Ergebnisse werden in BP1 001 dargestellt.</p> <p>In Barcelona füllten die Projektteilnehmer einen Fragebogen aus, mit dem ihre Reaktionen auf den Lehrgang bewertet wurden.</p>	
Ergebnisse:	In London nahmen im Oktober 2010 insgesamt 47 Motorradfahrer (2 % aller Beschäftigten) an einem BikeSafe-Lehrgang teil bzw.	

	<p>absolvierten ein anderweitiges Aufbautraining für Motorradfahrer. Die Gesamtergebnisse der BikeSafe-Fragebogen werden in BP1 001 beschrieben.</p> <p>100 Mitarbeiter der Stadtverwaltung von Barcelona nahmen im Zeitraum Mai-Juni 2010 an den Motorradfahrerlehrgängen teil; 83 Lehrgangsteilnehmer reichten ausgefüllte Fragebogen ein. Die Teilnehmer waren überwiegend männlich (92 %), erfahrene Motorradfahrer (55 % im Alter zwischen 30 und 39 Jahren, 50 % mit 6 bis 15 Jahren Fahrpraxis). 89 % nutzen ihr Kraftrad für den Weg zur Arbeit. Hier einige Ergebnisse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 96 % erklärten, dass sie durch den Lehrgang eindeutig zu sichereren Verkehrsteilnehmern wurden. - 59 % waren vor der Teilnahme bereits in Unfälle verwickelt worden, davon hatten 84 % selbst Verletzungen erlitten - 90 % sind besser für die Bedeutung guter Sichtbarkeit und Schutzbekleidung von Kraftradfahrern sensibilisiert - 99 % empfehlen den Lehrgang gegenüber Freunden/Arbeitskollegen - 68 % geben Kontaktdaten an, so dass sie in der für September geplanten Folgerhebung befragt werden können.
<p>Wesentliche Schlussfolgerungen:</p>	<p>Aus den Ergebnissen von London BikeSafe geht hervor, dass eine strukturierte und fahrerspezifische Schulung längerfristig dazu beitragen kann, die Zahl der Kraftradunfälle mit Verletzungsfolge zu senken.</p>
<p>Vergleichsprojekte:</p>	<p>London BikeSafe BP1 001.</p>
<p>Begründung:</p>	<p>Die Initiativen bieten offenbar das Potenzial, das Gefahrenbewusstsein und die Unfallvermeidungsstrategien der Fahrer zu verbessern, und leisten daher potenziell auch einen Beitrag zur Verringerung der Zahl der verletzten Kraftradbenutzer im Stadtverkehr.</p>