

Das MitarbeiterMagazin

Jahrgang 3

Bielefeld/Düsseldorf, im April 2017

04/2017

Liebe Leserin! Lieber Leser!

¹ Tra|bant., der; -en, -en (*früher für* Begleiter; Diener; *Astron.* Mond; *Technik* künstl. Erdmond, Satellit)

² Tra|bant @, der; -s, -s (Kraftfahrzeug aus der DDR)

So stehen sie im aktuellen DUDEN Bd. 1 (Rechtschreibung). Darüber hinaus gibt es eine isländische Electrocash-Band, die diesen Namen trägt. Wir wollen uns heute mit dem im Osten wie im Westen liebevoll „Trabi“ genannten PKW befassen.

Unter dem Vorsitz von Otto Grotewohl beschloss der DDR-Ministerrat im Jahr 1954 den Bau eines ‚Volkswagens‘ für die Bevölkerung der DDR: Günstig, sparsam, robust sollte er sein. Mit 18 PS unter der Duroplaste-Haube lief im November 1957 der erste Trabant der Serie P 50 in Zwickau vom Band. Den Mythos Trabant begründete der spätere Typ P 601, der im VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau in Serie gefertigt wurde. In 26 Jahren Produktion mit unwesentlichen technischen Modifikationen wurden insgesamt 2,8 Millionen Modelle dieses Typs gebaut. Am 30. April 1991 um 14:51 Uhr verließ der letzte von insgesamt 3,1 Millionen produzierten Trabris in der Farbe Pink mit einem VW-Vierzylinder-Motor das Werksgelände.



Bild: REI



Wie der Käfer, der Mini, der Cinquecento oder die so genannte Ente (2 CV) hat sich auch der Trabant zum Kultfahrzeug mit einem riesengroßen Freundeskreis entwickelt. Ob es eines Tages eine Retro-Design-Version von ihm geben wird wie mit dem New Beetle von VW, der ‚Knutschkugel‘ von Fiat oder dem Mini von BMW, bleibt abzuwarten.

Viel Spaß bei der Lektüre unserer neuen VIVI-Ausgabe April 2017 – herzlichst Ihr Dr. Bernhard F. Reiter

Interview mit Dr. med. Wolfram Hell

Dr. med. Wolfram Hell ist der Bereichsleiter Unfallforschung am Institut für Rechtsmedizin der Ludwigs-Maximilians-Universität München (LMU) und forscht insbesondere zu Verkehrsunfällen und ihren Folgen. Dort werden Verletzungsmuster, Todesursachen, Unfallspuren und technische Parameter in einer Datenbank erfasst und für die Weiterentwicklung der Sicherheitstechnik nutzbar gemacht. Dr. Hell ist Mitglied im Vorstand des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und der Gesellschaft für Medizinische und Technische Traumatomechanik (GMTTB). Darüber hinaus engagiert er sich bei verschiedenen Stiftungen für die Interessen von Verkehrsoptimern.

VIVI Sehr geehrter Herr Dr. Hell, Sie untersuchen tagtäglich tragische Verkehrsunfälle, um aus einer Vielzahl von Daten Rückschlüsse auf den Unfallhergang ziehen zu können. Wie genau kann man sich Ihre Arbeit vorstellen?

Dr. Hell Wir verfolgen einen interdisziplinären Ansatz: Techniker und Mediziner untersuchen alle Faktoren, die Einfluss auf einen schweren Verkehrsunfall gehabt haben. Was die gerichtsmedizinische Untersuchung von Verkehrsoptimern angeht, so lässt sich sagen, dass in Bayern vergleichsweise viel obduziert wird: In unserem Institut werden ca. 25% aller in Bayern im Straßenverkehr Getöteten obduziert. Im Zuständigkeitsbereich der Münchner Rechtsmedizin liegt die Quote sogar bei fast 100%. Die so gewonnenen medizinischen und technischen Daten werden in unsere Sicherheits-Unfall-Datenbank aufgenommen und so codiert, dass sie statistisch auswertbar werden. Wir können auf diese Weise auch Zusammenhänge zwischen den einzelnen Items darstellen – beispielsweise zeigen, in welche Unfälle Fahrer/innen über 80 Jahren verwickelt sind, welche Fahrzeuge sie fahren und welche weiteren Faktoren hier zusammenkommen. Wir fragen uns: Welcher dieser Faktoren brachte das Fass im konkreten Fall zum Über-



Foto: Dr. Hell

laufen? Unsere Erkenntnisse sollen dazu dienen, Unfälle zu verhindern und bei der Beantwortung offener Fragen zu unterstützen: Welche (weiteren) Maßnahmen sind hinsichtlich ‚Mensch‘, ‚Umfeld/Straßenbau‘ und ‚Fahrzeug‘ zu treffen?

VIVI Welche Konsequenzen sollten in technischer, rechtlicher und gesellschaftlicher Sicht aus den so gewonnenen Erkenntnissen Ihrer Meinung nach gezogen werden?

Dr. Hell Technisch: Die passive Sicherheit muss weiter verbessert werden. Hier sollten beispielsweise zusätzliche Airbags eingebaut und die Konstruktion der Fahrgastzelle weiter optimiert werden. Auch bei der aktiven Sicherheit sind Verbesserungen möglich. Die zunehmende Automatisierung kann helfen, Fehlern des Fahrers vorzubeugen oder diese auszugleichen. Wir wissen, dass Müdigkeit und Ablenkung große Probleme darstellen. Es ist schon möglich, die Aufmerksamkeit des Fahrers zu messen. Auch unsere (Land-) Straßen sollten Fehler verzeihen (*Zero fatality road*)! Technische Maßnahmen könnten hier u. a. in der Einrichtung von Abgleitflächen und Auslaufzonen bestehen. Ich meine damit nicht, dass wir nun dazu übergehen sollten, alle Bäume an Landstraßen zu fällen. Aber wir sollten genau dort nicht unbedingt neue pflanzen. Bedenken Sie: Jeder vierte Verkehrstote stirbt an einem Baum! Die Erkenntnisse der Unfallforschung müssen auch noch in die Gesetzgebung einfließen. Nicht angepasste Geschwindigkeit ist und bleibt der entscheidende Faktor. Ein Fußgänger, der mit 50 km/h angefahren wird, ist in 90% der Fälle tot. Bei 30 km/h überleben hingegen 90%. Verstehen Sie mich nicht falsch: Ich bin nicht unbedingt für ein generelles Tempolimit von 30 km/h überall; allerdings müssen kritische Stellen besser überwacht und abgesichert werden. Ob auf einer schönen Pappelallee 100 km/h gelten sollte, muss kritisch überdacht werden. In gesellschaftlicher Hinsicht sollten wir unsere Sicherheitsmotivation überprüfen. Um nur ein Beispiel zu nennen: Wenn meine schwedischen Freunde verreisen, nehmen sie oft einen Ersatzfahrradhelm mit. In Deutschland ermet man als Fahrradfahrer mit Helm oft nur Kopfschütteln...

VIVI Wir bewegen uns im motorisierten Straßenverkehr täglich in Geschwindigkeitsbereichen, bei denen ein kleiner Fehler bereits fatale Folgen haben kann. Einerseits müssen mir als Verkehrsteilnehmer diese Gefahren bewusst sein, andererseits darf ich mir nicht ständig die schlimmsten Szenarien ausmalen (sonst kann ich vor lauter Angst keine Entscheidungen mehr treffen). Was empfehlen Sie als Mediziner zum Umgang mit diesem Spagat?

Dr. Hell Wir sollten nicht in Panik verfallen. Natürlich: Ein Crash mit 70 km/h ist kaum zu überleben. Aber Panik war schon immer ein schlechter Ratgeber. Eine ‚gesunde Angst‘ hält uns jedoch von unüberlegtem Handeln ab. Dennoch fahre auch ich täglich schneller. Es geht darum, die Risiken zu minimieren und an den oben genannten Stellschrauben zu drehen. Auch die Ausbildung von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern muss diese Balance schaffen.

VIVI Die Verkehrstotenzahlen sind in den vergangenen Jahren insgesamt gesunken: Dennoch gibt es wieder eine Tendenz nach oben. Rechnet man die Verletzten hinzu, ergibt sich noch immer ein düsteres Bild. Von der Realisierung von „Vision Zero“ sind wir noch weit entfernt. Müssen wir das Ziel, das niemand oder so gut wie niemand mehr auf unseren Straßen stirbt, wieder ernster nehmen?

Dr. Hell Ja, unbedingt! Die vielzitierte „Vision Zero“ darf keine Vision bleiben. In Schweden ist im vergangenen Jahr kein einziges Kind im Straßenverkehr getötet worden. Dort wird auch noch mehr für die Verkehrssicherheit getan. Es ist klar, dass Mobilität nur mit gewissen Risiken erreicht werden kann. Aber es stellt sich die Frage, wie viel Risiko zu akzeptieren wir bereit sind. Wir Deutsche sind eine Autonation. Wir gehen immer noch zu sehr von den Verkehrstotenzahlen der frühen 1970er-Jahre aus. Natürlich sind die Zahlen im Vergleich dazu sehr stark gesunken. Aber: Was vergleichen wir hier miteinander? Über 3.000 Verkehrstote pro Jahr sind viel zu viel! Das Ziel, ihre Zahl in Europa innerhalb zehn Jahren um 40% zu reduzieren, wird verpasst werden.

VIVI Es gibt Beispiele (unter anderem aus Schweden), die Mut machen. Was können wir aus Skandinavien lernen?

Dr. Hell Die Einstellung zum Thema Verkehrssicherheit ist entscheidend. Verkehrssicherheit ist hier Staatsziel. Über mögliche bauliche Maßnahmen haben wir ja schon gesprochen, aber ich möchte ergänzen: Wenn gefährliche Landstraßen so eingerichtet werden, dass in der Fahrbahnmitte eine bauliche Trennung angebracht wird, so sinkt die Getötetenanzahl um 90%. Auch die Industrie zieht nach: Volvo hat die Vision entwickelt, dass bis zum Jahr 2020 kein Mensch mehr durch einen oder in einem Volvo getötet werden soll. Des Weiteren müssen wir besondere Risikogruppen noch besser betreuen. Diese können wir ja – nicht zuletzt durch unsere Forschungen – immer besser beschreiben. Die technische Entwicklung der Fahrzeuge sollte dahin gehen, dass mögliche Fehler des Fahrers ausgeglichen werden. Manche würden jetzt sagen, dass unsere Autos künftig ‚idiotensicher‘ gemacht werden sollen.

VIVI Welche Chancen bietet die zunehmende Digitalisierung und die Automatisierung Ihrer Meinung nach für die Verkehrssicherheit?

Dr. Hell Wir wissen derzeit noch nicht, wohin die Reise geht. Als Apple 2006 sein erstes iPhone auf den Markt brachte, ernteten die Leute um Steve Jobs zunächst nur mitleidiges Lächeln von Branchenriesen wie Nokia. Der Fortgang der Geschichte ist bekannt. Wichtig ist, dass wir aus Fehlern lernen. Der Nachfolge-Tesla verfügt nun über acht Kameras. Die Digitalisierung bietet grundsätzlich viele Chancen: Wenn es mir schlecht geht, kann ich im Zeitalter des automatisierten Fahrens meinem Fahrzeug sagen, dass es mich selbsttätig ins nächste Krankenhaus fahren möge. Oder es kann mir die nervige Fahrarbeit im Stau abnehmen, während ich ein gutes Buch lese. Andererseits sind alle Systeme anfällig für Fehler und potenzielle Ziele von Hackern. Darüber hinaus geben wir Menschen – wenn es um Neues geht – nur ungern Kontrolle und Eingriffsmöglichkeiten ab. Andererseits vertrauen wir uns auch täglich Piloten und Zugführern an...

VIVI Verändert Ihre tägliche Arbeit Ihren persönlichen Blick auf das Verkehrsgeschehen?

Dr. Hell Natürlich. Meine Wahrnehmung hat sich verändert: Birgt diese Straße, auf der ich gerade entlangfahre, besondere Gefahren? Wo stehen Bäume? Ist da ein gefährlicher Straßengraben? Meine Familie sagt, ich solle privat nicht so viel über Unfälle reden. Früher bin ich sehr gerne Motorrad gefahren. Das habe ich aufgegeben. Dennoch habe ich noch Benzin im Blut.

VIVI Sehr geehrter Herr Dr. Hell wir danken Ihnen für das interessante Gespräch!

Die Fragen stellte Günter Kölzer.



Bilder: LMU

Besuch aus Italien und den Niederlanden im VI Bielefeld



Vom 1. bis zum 3. April 2017 besuchte eine italienische und eine niederländische Delegation von Prüfer/innen und Fahrlehrer/innen das VERKEHRS-INSTITUT BIELEFELD zu einem „three-nations meeting“. Der Erfahrungsaustausch rund um die Themen Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung knüpft an die Tradition an, Kolleginnen und Kollegen aus dem Ausland zum Erfahrungsaustausch nach Bielefeld einzuladen. Vor einigen Jahren waren bereits Delegationen aus Schweden und Norwegen in Ostwestfalen zu Gast. Unser Geschäftsführer, Dr. Bernhard F. Reiter, hat diese Tradition wiederbelebt und seine guten Kontakte zur EFA (Europäische Fahrlehrer-Assoziation: vergleichbar mit der BVF auf europäischer Ebene) genutzt, um das Treffen auf die Beine zu stellen. Das Meeting begann mit einem gemeinsamen Mittagessen und einer Vorstellungsrunde. Beim Spaziergang zur Sparrenburg, dem Wahrzeichen Bielefelds, im Anschluss wurden erste Kontakte geknüpft bzw. reaktiviert. Schon in diesem lockeren Rahmen wurden die Gemeinsamkeiten und die Unterschiede der Ausbildungskonzepte der Fahr-

fängervorbereitung und der Fahrlehrerausbildung diskutiert. Die Kolleginnen und Kollegen erhielten danach eine ‚Schlossführung‘ durch das VI, bei der alle drei Betriebszweige in Bielefeld, das VERKEHRS-INSTITUT, das WALDHOTEL BRAND'S BUSCH und RESTAURANT BRAND'S BUSCH, in ihrem Zusammenwirken vorgestellt wurden. Besonderes Interesse fanden die zwei hauseigenen E-Tankstellen für Elektrofahrzeuge: Kein Hotel in Bielefeld und (noch) keine Fahrlehrer-Akademie in Deutschland bieten diese an! In Kürze kommen weitere fünf Tankstellen dazu. Die italienische Delegation wurde geleitet von Emilio Patella, dem Generalsekretär des italienischen Fahrlehrerverbandes UNASCA, und Manuel Picardi, dem Vizepräsidenten der EFA. Unsere niederländischen Kollegen, an der Spitze Han Rietman vom CBR (*Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen*, also der niederländischen Fahrerlaubnis-Prüfbehörde (entspricht in Deutschland den TPs von DEKRA und TÜV), wiesen auf die unterschiedlichen Ausbildungskonzepte in den europäischen Staaten hin. Das Programm der Tagung war ambitioniert:



So wurde das Verkehrssicherheitszentrum (VSZ) der Deutschen Verkehrswacht Bielefeld besucht, und es wurden verschiedene Vorträge gehalten: Klaus Peter-Altheide führte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in die Geschichte des Bielefelder VERKEHRS-INSTITUTs ein, Claudia Ewers informierte über die Fahrlehrerausbildung in Deutschland. Der italienische Fahrlehrerverband feiert in diesem Jahr sein 50-jähriges Bestehen. Patella und Picardi ließen es sich nicht nehmen, dem VERKEHRS-INSTITUT eine Gedenkplastik der UNASCA als Zeichen der Verbundenheit zu übergeben. Eine hohe Ehre, die uns alle gerührt und erfreut hat: nicht zuletzt auch deshalb, weil wir nach Papst Benedikt XVI. die zweite Person bzw. Einrichtung sind, die so gewürdigt wurde. Alle Vorträge und Diskussionen eröffneten Perspektivwechsel, der durch das Kennenlernen der Ausbildungskonzepte dreier Länder den Horizont aller TeilnehmerInnen erweiterte. Auch unsere Gesellschafter, die Vorsitzenden der Fahrlehrerverbände Niedersachsen: Dieter Quentin, Westfalen: Friedel Thiele und Nordrhein: Kurt Bartels, nahmen zeitweise an diesem Gedankenaustausch teil.



Prüfungsfrage des Monats

[Fehlerpunkte: 3]

Womit müssen Sie hinter dieser Straßenkurve rechnen?

- (A) Dort kann ein Fahrzeug liegengeblieben sein
- (B) Es kann ein Fahrzeug entgegenkommen, das meinen Fahrstreifen mitbenutzt
- (C) Auf meinem Fahrstreifen kann sich ein langsam fahrendes Fahrzeug befinden



Zitat des Monats

**Wer wagt, selbst zu denken,
der wird auch selbst handeln.**

Bettina von Arnim
(1785-1859)



Gericht des Monats

**Salat vom Senner Stangenspargel mit
hausgebeiztem Lachs und Flusskrebsschwänzen**



Bild: BEL

Bild des Monats



Bild: Internet

Student des Monats

Tobias Gräve, geboren am 02.03.1992, ist unser Student des Monats. Tobias arbeitet seit 2014 in der Fahrschule seines Vaters: Fahrschule Gräve & Jadatz GmbH, Drolshagen.

VIVI Wie kam es zum Berufswunsch Fahrlehrer?

Tobias Auto fahren lag mir schon immer im Blut. Da mein Vater seit 25 Jahren Fahrlehrer ist, bin ich schon als kleines Kind immer in den Fahrstunden mitgefahren. Nach Erwerb aller Fahrerlaubnisklassen stand für mich schnell fest, dass mein weiterer Wegdegang etwas mit Autos zu tun hat. Nach einer Ausbildung zum Berufskraftfahrer für Personenverkehr habe ich noch weitere zwei Jahre als Busfahrer gearbeitet, um Fahrpraxis zu sammeln. 2013 war es dann soweit, und ich habe mich am VI in Bielefeld angemeldet.



Bild: Gräve

VIVI Und deine Zeit im VI BI?

Tobias Im September 2013 ging es mit dem Lehrgang 238 BE los. Diese fünf Monate waren eine richtig gute Zeit. Der Zusammenhalt in der Gruppe untereinander war richtig gut. Jeder hat jedem geholfen. Nach erfolgreichem Bestehen der Zweiten Ausbildungsphase habe ich mich im April 2016 für den A-Kurs angemeldet: und bestanden. Momentan besuche ich den CE-Lehrgang und hoffe, auch diesen im Mai 2017 erfolgreich abzuschließen. In diesem Sinne auch ein großes Lob an alle unsere Dozenten.

VIVI Erste schöne Erlebnisse als Fahrlehrer?

Tobias Mit Sicherheit: als mein erster Schüler seine Praktische Prüfung bestanden hat! Es sind aber auch die kleineren Dinge, die einem ein Lächeln auf das Gesicht zaubern. Zum Beispiel, wenn jemand zum ersten Mal erfolgreich alleine angefahren ist. Oder wenn man nach erfolgreicher Ausbildung nette Nachrichten vom Schüler bekommt, manchmal auch mit einer Tafel Schokolade...

VIVI Wie gestaltest du deine Freizeit?

Tobias Ich bin seit 25 Jahren Mitglied der DLRG Drolshagen und seit 10 Jahren dort aktiv in der Jugendarbeit tätig. Seit vier Jahren leite ich ein zweiwöchiges Zeltlager auf Fehmarn. Neuerdings bin ich auch im Katastrophenschutz des DRK tätig. Wenn es meine Zeit noch zulässt, fahre ich am Wochenende manchmal mit dem Reisebus nach Österreich oder andere Ziele an. Natürlich versuche ich, auch so viel Zeit wie möglich mit meinen Freunden und der Familie zu verbringen.

VIVI Vielen Dank für das nette Interview! *Die Fragen stellte Stefan Kuphal.*

Impressum

Unternehmensgruppe VERKEHRS-INSTITUT GmbH Bielefeld/
VERKEHRS-INSTITUT DÜSSELDORF GmbH

Furtwänglerstraße 52

33604 Bielefeld

Tel.: 05 21/29 94-0

E-Mail: info@verkehrs-institut.de

Umsatzsteuer-ID: DE 124019074

Handelsregister: HRB 32020 (Amtsgericht Bielefeld)

Aufsichtsbehörde:

Stadt Bielefeld – Fahrerlaubnisbehörde

Ravensberger Park 5

33607 Bielefeld

Münsterstraße 241

40470 Düsseldorf

Tel.: 02 11/641 36 29-0

E-Mail: mail@fahrlehrer-fachschule.de

Steuernummer: 105/5848/2538

Handelsregister: HRB 69571, (Amtsgericht Düsseldorf)

Aufsichtsbehörde: Stadt Düsseldorf

Geschäftsführer Dr. Bernhard F. Reiter

Chefredakteur Günter Kölzer (KÖL), verantwortlich im Sinne von § 55 Abs. 2 RStV für redaktionelle Inhalte

Stellvertretender Chefredakteur Stefan Kuphal (KUP)

Lektorat Dr. Bernhard F. Reiter (REI)

Prüfungsfragen Winfried Wagner (WAG), aaS, Projektmanager TÜV|DEKRA arge tp 21 (Dresden)

Herstellung/Verlag Klaus Peter-Altheide (PET)

VIVI Das MitarbeiterMagazin erscheint kostenlos im Eigenverlag der VIs.

Jahrgang/Monat/Jahr 03/04/2017

Publikationszyklus monatlich zum 15.

Erscheinungsort/e Bielefeld/Düsseldorf

Auflagenhöhe 1.300 Exemplare



