

Aus dem Uni Report/Jahresband 2010/2011

Aus dem Tagebuch eines "Verkehrsprofessors"

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach,
Bergische Universität Wuppertal, FB D, Abteilung Bauingenieurwesen, Fachzentrum Verkehr

Im Rahmen der Messe „Einstieg Abi“ in Köln am Samstag, 06.03.2010, wurde wohl ein großes Loch in die Kasse der Uni gerissen, in dem rd. 800 der ungewöhnlich schicken orangenen Kugelschreiber neue Besitzer/innen fanden. Ausgestattet mit zig Kuli-Kisten und zig Flyern des neuen Studienganges „Verkehrswirtschaftsingenieurwesen“ sorgte der Spruch „Dieser ultimative Kuli ermöglicht die Einschreibung an der Universität Wuppertal in diesen Studiengang und somit ein Jahresgehalt von 100.000 Euro“ für eine rege Abnahme. Mir besorgte er die Bitte des Uni-Marketings, doch mal ein Tagebuch zu schreiben. Interessiert das wen? Na von mir aus.....

Sonntag, 07.03. Flug von Düsseldorf über Istanbul nach Kairo

Zum sechsten Mal innerhalb eines Jahres geht es nach Kairo. Blöd – die Economy-Flüge mit Austrian oder Swiss von Düsseldorf über Wien oder Zürich sind der EU zu teuer geworden, also fliegt es sich diesmal mit Turkish Airlines unbequemer. 3 Stunden Aufenthalt in Istanbul. Ein Taxifahrer wird überredet, die Zeit mit mir zu nutzen und durch Istanbul zu fahren. Der Euro ist ein wahrer Überredungskünstler. Beeindruckend ist ein 6-streifiger (Vorsicht, Fachbegriff, auf deutsch: 6-spurige) Verkehrsweg der Kategorie VS III (auf deutsch: Straße) mit 3 Richtungsfahrbahnen (auf deutsch: unterteilt in 3 mal 2 Spuren), von der die mittlere Richtungsfahrbahn mit Wechselverkehrszeichen freigegeben wird (auf deutsch: je nach Verkehrsmenge mal in der einen und mal in der anderen Richtung befahren werden darf). Beeindruckend ist auch, welche Geschwindigkeiten ein „Taksi“ (deutsche Übersetzung nicht notwendig) und deren Insassen vertragen. Die Hagia Sophia und die blaue Moschee sind da nur schmückendes Beiwerk.

Der türkische Fahrstil wird durch ägyptische Taxifahrer bei weitem getoppt. Eigentlich bietet das Hotel einen Shuttle Service, aber der hatte eine Panne (auf arabisch: hatte niemals ernsthaft vor, zu kommen). Also in eines der gefühlt 150 Jahre alten Taxis und beten.

13 Stunden dauerte der gefährliche Trip, wobei die Unfallgefahr der letzten halben Stunde den Rest exponential übersteigt. Womit wir schon fast beim Thema wären.

Bilanz des Tages: von -3 auf +37 Grad Celsius in 13 Stunden

Montag, 08.03. Workshop „Egyptian Road Standards“

„Enhancing Road Safety in Egypt“ ist der Titel eines sehr ambitionierten Twinning Projektes der EU. Öffentliche Einrichtungen helfen bei Twinning Projekten EU-finanziert ebensolchen in Beitritts- und Anrainerstaaten. Ägypten ist US-amerikanisch ausgerichtet

und soll näher an Europa geknüpft werden. Angeblich soll es sogar Projekte in Südafrika geben – erwartet wird wohl eine schnellere Kontinentalverschiebung als prognostiziert.

Partner in diesem Fall sind das deutsche Bundesministerium für Verkehr, das österreichische Ministerium für Verkehr sowie das ägyptische Verkehrsministerium vertreten durch die General Authority for Roads, Bridges and Landtransport (GARBLT). In einzelnen Missions erfüllen dabei rd. 30 Delegierte der beiden deutschsprachigen Länder die Projektaufgaben. Versucht wird, die Verkehrsgesetze, die verwaltungsseitige Organisationsstruktur, die Unfallaufnahme, das Vorgehen zur Ahndung von Verkehrsverstößen, die Planung von Straßen sowie die Inspektion bestehender und die Auditierung geplanter Straßen zu verbessern. Die Bundesregierung hat mich mit den zusätzlichen Titeln „Team Leader“ und „Senior Road Safety Audit and Inspection Expert and Trainer“ versehen und schickt mich als Vortragenden und als Forschungs- und Entwicklungsleiter ins Rennen. Angetreten um Unfallzahlen zu senken und um zu gewinnen? Zumindest an Erfahrung.

Die Mentalität der Nordafrikaner setzt den deutschen Maßstäben nur schwer zu überwindende Grenzen. Unfälle werden meist als Schicksal angesehen. Das Verkehrsverhalten gleicht einem Chaos. Dabei entsprechen die gesetzlich definierten Verhaltensregeln im Straßenverkehr sowie die technischen Vorschriften für die Fahrzeuge durchaus den europäischen Standards. Auch die Strafen für Verkehrsverstöße sind wohl definiert und den mittleren Einkommen angepasst. Es mangelt jedoch ganz erheblich an der Durchsetzung. Ein Führerschein kann ganz ohne Prüfung erkaufte werden, eine technische Überwachung der Fahrzeuge existiert nicht. Verkehrsverstöße werden nicht geahndet. Dementsprechend werden Markierungen, Ampeln und sonstige Regeln vollständig ignoriert – ein Schlaraffenland der freien Fahrt für freie Bürger. Hauptsache, man wurschtelt sich durch und geht nicht zu Fuß.

Bei all diesem Chaos wurde bei GARBLT eine eigene Abteilung für das Verkehrssicherheits-Management geschaffen. Die Ziele im Twinning-Projekt sind es, die Aufgaben, Verantwortung und Kompetenz dieses Teams auszubauen, damit es die Ansprüche aus Verkehrssicherheits – Inspektionen und -Audits, der Unfallstellen-Bekämpfung und der regelmäßigen Sicherheitsanalysen des Straßennetzes erfüllen kann. Dabei wird die Abteilung vor große Probleme gestellt. Die Nationalstraßen und autobahnähnlichen Verkehrswege sind bis zu 8-streifig ausgebaut, wobei sich der schnelle weiträumige Schwerverkehr mit dem örtlichen langsamen Verkehr zu Fuß, mit dem Rad oder dem Eselskarren mischt. Die Autobahnen werden von zahlreichen Fußgängern überquert. Die Zahl der Opfer ist in der staatlichen Unfallstatistik deutlich unterrepräsentiert – eine Unfallaufnahme erfolgt nur äußerst lückenhaft, so dass Unfallhäufungspunkte eher erahnt werden müssen. Erfasst werden etwa 4.000 Tote pro Jahr – man muss aber realistisch von 12 – 16.000 Toten pro Jahr bei 60 Mio. Einwohner ausgehen (zum Vergleich: 4.150 Verkehrstote im Jahr 2009 in Deutschland). Die Belange der Fußgänger werden weitestgehend ignoriert – Gehwege sind kaum vorhanden und wenn, nicht begehbar. Selbst an markierten Fußgängerüberwegen kann die Geschwindigkeit nur zwangsweise durch drastische Asphaltwellen gesenkt werden. Allerdings werden sie in der Nacht von Fahrzeugführern, die meist ohne Licht fahren, übersehen. Beschilderungen werden gestohlen – zuläs-

sige Höchstgeschwindigkeiten sind somit nicht durchzusetzen und Gefahrenstellen nicht auszuweisen. Straßenmarkierungen werden nur dünnsschichtig aufgemalt und sind schon nach kurzer Zeit unter dem Staub der Wüste verschwunden. Stahlschutzplanken werden ebenfalls gestohlen – Betonschutzwände halten einem Fahrzeugaufprall nicht stand und sind dann selbst ein ernsthaftes Sicherheitsrisiko. Es ist also viel zu tun.

Ein großes Manko ist, dass die Standards für Straßenentwürfe und die geometrische Gestaltung der Straßen überwiegend aus den USA stammen und lückenhaft ins arabische übersetzt wurden. Diese Richtlinien wurden aber für ein Land entwickelt, dessen Autofahrer durch hohen polizeilichen Druck zur Disziplin angehalten werden. Demgegenüber stellen großzügig angelegte Straßen nach amerikanischen Standards in beim ägyptischen Verkehrsverhalten ein enormes Sicherheitsrisiko dar.

Und da sind wir bei der heutigen Aufgabe angelangt. Nachdem viele Vortragsveranstaltungen und Gespräche absolviert waren, wurde gemeinsam erkannt, dass die Sicherheitsdefizite auch auf die ägyptischen Straßenstandards zurückzuführen ist. Daher wurde ein Workshop „Road Standards“ angesetzt. Wir präsentieren zu dritt – Hans ist die „Seele“ des Twinning Projektes und für zweieinhalb Jahre in Ägypten und Lutz hat schon im Balkan, in Rumänien, in Vietnam und in Korea bei ähnlichen Projekten mitgewirkt. Der Workshop dient dazu, ausgewählte Standards der ägyptischen Richtlinien mit den amerikanischen, den österreichischen und den deutschen Standards zu vergleichen und sichere Varianten auszuwählen. Dieses gelingt auch, wobei in den Vortragsveranstaltungen zuvor natürlich ebenfalls Überzeugungsarbeit geleistet wurde – für typische Situationen, wie Wendestellen, Kreisverkehre, Ein- und Ausfahrten, Überquerungsstellen und Rastanlagen werden vor allem die deutschen Empfehlungen von allen Workshop-Teilnehmern als vergleichsweise sichere Varianten angesehen. Ziel erfüllt.

Allerdings nur teilweise – der maßgebende Verantwortliche konnte nicht teilnehmen. Er hatte eine Panne (arabische Übersetzung siehe oben). Er bittet aber darum, dass wir uns noch mal extra für ihn Zeit nehmen und auf einer der nächsten missions zu ihm kommen – wir nehmen uns das für das nächste Mal vor. Wahrscheinlich erschien es ihm nicht angemessen, gemeinsam mit dem „Fußvolk“ zu diskutieren – man muss sich halt auf ägyptische Mentalitäten einstellen. Dazu zählt übrigens auch, dass angesetzte Anfangs- und Endzeiten nicht so ernst genommen werden. Wer später kommt, darf auch eher gehen.

Bilanz des Tages: 50 Workshop-Teilnehmer von deutscher Qualität überzeugt

Dienstag, 09.03. Enhancing Road Safety in Egypt

Nun heißt es, die Ergebnisse des workshops auf Papier zu bringen und Entwicklungsarbeit zu leisten. Auf rd. 100 Seiten werden Vorschläge zur Veränderung der ägyptischen Richtlinien dargestellt. Mit einzelnen Entwürfen hatten wir schon in den vorigen missions begonnen – nun werden Regelzeichnungen erstellt, die in die Richtlinien einfließen können. Die Vorstellung, nun unsere deutschen Regelwerke zunächst in die englische Sprache und dann ins Arabische zu übersetzen, gelingt jedoch nicht. Dafür sind die Voraussetzungen andere – wenn Ampeln und Markierungen ignoriert werden, müssen andere

Lösungen, die speziell auf die ägyptischen Verhaltensweisen getrimmt sind, gefunden werden. Konkret bedeutet dies, Regellösungen für Verkehrsanlagen, wie Knotenpunkte oder Kreisverkehre so detailgetreu wie möglich zu zeichnen und zu beschreiben, damit sie unmittelbar als Regelzeichnung für ständig wiederkehrende Straßensituationen verwendet werden können. Die Lösungen, die wir zu Papier bringen, würden deutsche Planer die Haare zu Berge stehen lassen – für das ägyptische Verkehrsverhalten und die geringen finanziellen Möglichkeiten in dem Land sind sie aber, zumindest als Übergangslösungen, angemessen.

Bilanz des Tages: eine Regellösung für einen Zebrastreifen über eine Autobahn entwickelt

Mittwoch, 10.03. Flug von Kairo über Istanbul nach Düsseldorf

Den Sonntag noch mal in umgekehrter Reihenfolge lesen, Arbeitsbesprechungen zum weiteren Vorgehen am Vormittag bei GARBLT sowie eine 1-stündige Verlängerung des Trips dazu addieren, und der Mittwoch ist beschrieben.

Die eine Stunde Zugabe verdanken wir dem Piloten oder dem Bodenpersonal – jedenfalls setzte der Flieger zurück, obwohl ein Bremsklotz noch nicht entfernt war. Der Flieger hob sich und setzte krachend auf. Die dann folgenden mehrfachen Checks bei betriebsamer Hektik auf dem Rollfeld ließen das gefühlte Gefahrenpotenzial beim darauffolgenden Flug noch mal anschwellen.

Bilanz des Tages: 2 Liter Mangosaft sicher nach Haus gebracht.

Donnerstag, 11.03. Frankfurt: Seminar Erschließungsstraßen

Der Tag beginnt stehend im Gang des ICE. Immerhin mit der First Class Bahn Comfort Karte im 1. Klasse-Gang. Die DB AG hatte mal wieder nur eine Traktion zur Verfügung, obwohl in zwei Traktionen reserviert worden war. Na ja, immerhin ist es ein vergleichsweise sicheres Verkehrsmittel.

Die Leitung des Seminars, das vorwiegend von Mitarbeiter/innen in Kommunen und Ingenieurbüros als Weiterbildungsmaßnahme besucht wird, ist im Vergleich zu Kairo eine Wohltat. Alle 40 Teilnehmer sind pünktlich da, hören aufmerksam zu und bleiben bis zum Ende – kaum vorstellbar! Es geht um die leistungsfähige, sichere, regel- und gesetzeskonforme sowie städtebaulich ansprechende Gestaltung von Wohnstraßen. Gut, dass wir in Deutschland solche Standards haben.

Bilanz des Tages: Das Leben in vollen Zügen genossen.

Freitag, 12.03. Berlin: Stadtentwicklungsplan Verkehr

Die Senatsverwaltung Berlin erstellt momentan den Stadtentwicklungsplan Berlin, der für die nächsten 15-20 Jahre Prioritäten für verkehrliche Maßnahmen, wie S-Bahn-Erweiterungen, neue Stadtbahnstrecken, den Ausbau der A 100, neue Straßenverbindungen und Ergänzungen des Radverkehrsnetzes herausstellen soll. Meine Mitwirkung als Mitglied des wissenschaftlichen Beirates hilft der Verwaltung, die Maßnahmenvorschläge fundiert und methodisch geprüft durchsetzen zu können. Heute geht es um mögliche Begründungen für ausgewählte Maßnahmen und wir reden über Methoden zur Vorhersage von Verkehrsverlagerungen auf das Rad und die eigenen Füße, über die möglichen Konsequenzen der demografischen Entwicklung für den Verkehr in Berlin, über das Für und Wider von Parkraumbeschränkungen in der Innenstadt und über die finanziellen Spielräume Berlins, die – positiv formuliert – bescheiden sind. Dennoch herrscht Optimismus und der Wille, eine Leitfunktion für die Verkehrsentwicklung in Deutschland zu übernehmen und Pilotprojekte z.B. zur Elektromobilität und zur Schaffung von Rückzugsräumen in Wohngebieten in Angriff zu nehmen.

Ein zweiter Termin in Berlin dient beim Gesamtverband der Versicherer (GDV) der Präsentation von Zwischenergebnissen eines Drittmittelprojektes. Der GDV hat uns beauftragt, die spezifischen Probleme schwächerer Verkehrsteilnehmer an Knotenpunkten zu erforschen und Handlungsnotwendigkeiten auch zur Verbesserung der deutschen Richtlinien aufzuzeigen. Wir haben dazu erstmals in Deutschland eine riesige Datenbank mit 1,8 Mio. Unfällen und den detaillierten Angaben zum Unfallhergang aufgebaut, deren komplexes Handling die Mitarbeiter/innen an den Rand der Verzweiflung bringt. Jedes Bundesland hat seine eigene Datenstruktur bei der Unfallaufnahme, so dass in Access mit 42 unterschiedlichen Tabellen gearbeitet werden muss. Dennoch können wir schon mit ersten Ergebnissen aufwarten. Ältere Menschen verunglücken an Knotenpunkten überwiegend als Kraftfahrer beim Linksabbiegen und kollidieren mit dem Gegenverkehr – Kinder verunglücken überwiegend links fahrend auf dem Radweg beim Überqueren der Einmündung. Vereinbarung wird, im weiteren Vorgehen prototypische Knotenpunkte mit Unfallhäufungen detailliert zu analysieren.

Bilanz des Tages: Zum Ausstoß von 280 Kilogramm CO₂ beigetragen.

Epilog

Nicht beschrieben ist das ganze Drumherum der Woche. Der Vorteil ist, dass man viel zu sehen bekommt – natürlich sind allein die Pyramiden eine Reise wert und in den nunmehr acht Einsatzwochen in Ägypten habe ich sie dreimal zu sehen bekommen. Kairo hat aber auch eine andere Seite – ein Moloch mit 20 Mio Einwohnern ist laut und staubig und bietet wenig Freizeitqualität. Die Freizeit ist aber eh gering bemessen – ein Tag besteht in der Regel ausschließlich aus Büro-, Hotel- und Restaurantaufenthalt, wobei alle alltäglichen Aufgaben nebenbei zu erledigen sind. Gut, dass es überall wlan-Verbindungen gibt, die den Arbeitsplatz global gestalten lassen. Selbstverständlich waren in der Woche auch Teile von Forschungsberichten zu schreiben, ein Dissertationsentwurf zu lesen, ein Richtlinienentwurf zu redigieren, Präsentationen vorzubereiten, Veröffentlichungen zu schreiben, Reviews einzuholen, eine Endredaktion durchzuführen, Vorlesungszeiten zu koordi-

nieren, Entscheidungen bei Anfragen der Mitarbeiter/innen zu treffen und 120 e-mails zu beantworten.

Ein österreichischer Kollege fragte mich am Dienstag in Kairo, ob ich wirklich noch an der Uni sei – ich würde ja gar nicht klagen, wie es alle anderen Professoren tun würden. Ich habe auch nichts zu klagen – ich bin selbständig wie früher, kann gestalten, habe sehr gute Mitarbeiter/innen, das Gefühl, etwas zu bewegen und vor allem die Möglichkeit, junge Menschen zu fördern. Gut, wenn ich mich auf die finanziellen Uni-Mittel verlassen würde, wäre jedes Jahr im März Ende im Schacht und das Telefon abgeklemmt – aber Forschungsarbeiten hier und Gutachten da verleihen große Spielräume. Und die vielfachen Tätigkeiten im Ausland relativieren die Sichtweise sehr – wir haben in Deutschland nach meiner Meinung (noch! – und hoffentlich noch lange) die besten finanziellen, sozialen, hygienischen, klimatischen und qualitätsorientierten Voraussetzungen. Die Kollegen klagen auf hohem Niveau. Große Sorgen macht mir allerdings, dass wir auf Kosten der kommenden Generationen leben.

In Berlin kam am Freitag die Frage, ob wir in Ägypten überhaupt etwas bewirken könnten. Ehrlich gesagt, ich weiß es nicht. Was wir aber merken, ist, dass „der Funke übersprungen ist“ – die Ingenieure/innen dort sind mittlerweile sensibler für gefährliche Lösungen geworden und werden mit Sicherheit versuchen, anders zu planen. Vielleicht lässt es sich nicht sofort umsetzen – aber wir haben Pflänzchen gesetzt und vielleicht werden unsere Enkel ein verkehrssicheres Ägypten 2050 erleben.

In dieser Woche durfte ich auch meiner Eigenschaft als Schriftleiter der Zeitschrift für Verkehrssicherheit nachkommen und ein Editorial schreiben, das ich an dieser Stelle nicht vorenthalten möchte:

Liebe Leserin, lieber Leser,

die Ereignisse rund um den Kölner U-Bahn-Bau lassen die Fachwelt aufhorchen. Die in den Medien überwiegend dargestellten Ursachen für den Einsturz des Kölner Stadtarchivs und die statischen Unsicherheiten am Heumarkt scheinen die überspitzten Versionen der Spitze von Eisbergen zu sein. Berichtet wird von „Pfuscher am Bau“ mit Löchern in der Schlitzwand an der einen und „verscherbelten“ Stahlbügeln an der anderen Baustelle. Und in der „Partnerstadt“ Düsseldorf und auch in anderen Regionen scheinen die Verhältnisse auch nicht viel besser zu sein.

Woran liegt das? Auch wenn Stahlpreise momentan durchaus beachtlich und Löhne am Bau nicht sonderlich auskömmlich sind, würden viel hochwertigere Baustelleneinrichtungen für zweifelsohne vorhandene kriminelle Energien in Frage kommen. Die erzielte Bereicherung wird wohl nicht der ausschlaggebende Faktor sein. Die Errichtung einer Schlitzwand bedeutet Stress für alle Beteiligten – die Herstellung einer Lamelle muss am frühen Morgen begonnen und bei tiefen Wänden in bis zu 18 Stunden ununterbrochen fortgesetzt werden. Nun könnte es sein, dass man auf Hindernisse stößt, die den Arbeitsfortschritt schier unendlich behindern und es könnte sein, dass der Zeitdruck die Beteiligten nahezu erdrückt. In dem einen Fall wird dann möglicherweise frei nach dem Kölner Grundgesetz „Wat wellste maache?“ entschieden, den Aushub aufgrund eines Hin-

dernisses zu verschmälern und unterhalb des Hindernisses nicht wieder aufzuweiten, in dem anderen Fall entscheidet man sich vielleicht, Stahlbügel wegzulassen. Und am späten Abend werden wohlmöglich bei zusätzlichem Ausfall von Messgeräten die Ergebnisse des normgerechten Nachbarsegmentes in die Protokolle übertragen – et hät noch immer joot jejange.

Was lernen wir daraus? Die Rahmenbedingungen stimmen nicht. Aber: Wer sicher sein will, muss auf Nummer Sicher gehen. Sicherheit geht vor. Und: Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser. Der Kern der Missstände ist wie so oft unter der Oberfläche zu suchen. Verwaltungen geben ihre Kontrollfunktion auf und sind bei voranschreitendem Fachstellenabbau auch kaum noch in der Lage, ihren Verpflichtungen nachzukommen. Kontrollinstrumente fehlen oder werden so stiefmütterlich behandelt, dass wir uns nicht zu wundern brauchen, wenn das Kartenhaus einstürzt. Aufträge werden mit wohl zu engem finanziellen Korsett ausgestattet.

Was tun? Voraussetzungen, Strukturen, Mechanismen und Instrumente schaffen, die Sicherheit gewährleisten. Ohne wenn und aber. Bezogen auf die Verkehrssicherheit setzt sich diese Ausgabe mit derartigen Rahmenbedingungen auseinander. Es geht um die Entwicklung und Etablierung geeigneter Verfahren, die Sicherheit gewährleisten. So sind Verhaltensbeobachtungen wichtige Grundlagen der Verkehrssicherheitsarbeit, die Auswertung schwerer Verkehrsunfälle eine wesentliche Basis zur Minderung von Unfallfolgen, Maßnahmen zur Stressbewältigung notwendig, um sicheres Fahren zu ermöglichen und Beurteilungen von Begutachtungs- und Rehabilitationsmaßnahmen im Fahrerlaubnisystem eine Grundlage zur Verbesserung von rechtswirksamen Instrumenten.

Sicheres Fahren, Fliegen und Gehen und eine interessante Lektüre wünscht Ihnen

Ihr

J. Gerlach



Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach leitet seit 1999 das Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik des Fachzentrums Verkehr im Fachbereich D, Abteilung Bauingenieurwesen der Bergischen Uni-

versität Wuppertal. Schwerpunkte in Forschung und Lehre sind die Gestaltung und Dimensionierung von Straßenverkehrsanlagen, die Verkehrssicherheit und die Umweltverträglichkeit. Prof. Dr. Gerlach ist leitend in der PIARC World Road Association (Weltstraßenverband), in COST-Forschungsaktionen der EU (Strategische Umweltprüfung; Fußgängerverkehr) in der DVWG Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft und in der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen aktiv. Er bearbeitet meist im Auftrag des BMVBS zahlreiche Forschungsvorhaben und wirkt verantwortlich bei der Erstellung europäischer und deutscher Standards und Regelwerke im Verkehr mit. Im Jahr 2000 wurde er als Preisträger der Feuchtinger-Wehner-Stiftung für herausragende Leistungen auf dem Gebiet der Planung, des Entwurfs und des Betriebs von Stadt- und Landstraßen ausgezeichnet. 2006 erhielt er im ersten Jahr der Ausschreibung dieses Preises den Lehrpreis der Universität Wuppertal. Er ist anerkannter Ausbilder für Sicherheitsauditoren, wissenschaftlicher Beirat der Zeitschrift Straßenverkehrstechnik und seit 2009 Schriftleiter der Zeitschrift für Verkehrssicherheit.