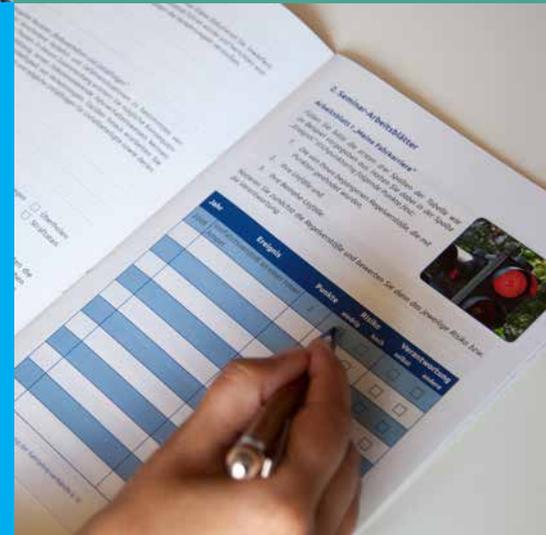


Erfahrungsaustausch Fahrerweiterbildung – Lebenslanges Lernen im Straßenverkehr

Fachtagung am 13.11.2018





Erfahrungsaustausch Fahrerweiterbildung – Lebenslanges Lernen im Straßenverkehr

Fachtagung des Forums Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg am 13.11.2018 in Potsdam

Zum Erfahrungsaustausch lud das Forum Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg am 13. November 2018 in das Mercure Hotel Potsdam ein. Der inhaltliche Schwerpunkt der diesjährigen Fachtagung lag auf der Fahrerweiterbildung und dem lebenslangen Lernen. Moderiert wurde die Veranstaltung von Uwe Madel vom Rundfunk Berlin-Brandenburg (RBB). Nach den einleitenden Worten durch Ines Jesse, Staatssekretärin im Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL), folgten drei Fachvorträge: Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher, Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung e. V. an der Universität Potsdam (IFK), stellte die Ausgangslage und die Problemstellung der Fahrerweiterbildung dar. Dr. Tina Gehlert, Unfallforschung der Versicherer (UDV), referierte über die Fahreignung älterer Fahrer. Mathias Rüdell, TÜV | DEKRA arge tp 21, sprach zum Beitrag des Sachverständigenwesens zum Erwerb und Erhalt von Fahrkompetenz.

Im Anschluss folgten sieben Impulsreferate, in denen die Fahrerweiterbildung aus unterschiedlichen Sichtweisen dargestellt und entsprechende (Weiterbildungs-) Angebote verschiedener Einrichtungen vorgestellt wurden. In den Pausen hatten die Teilnehmenden in einem „Markt der Möglichkeiten“ die Gelegenheit, einige dieser Angebote auch praktisch kennenzulernen.

Am Nachmittag teilten sich die Veranstaltungsteilnehmenden in die zwei Workshops „Lebenslanges Lernen für zu Fuß Gehende, Radfahrende und ÖPNV-Nutzende“ und „Lebenslanges Lernen für Autofahrende“ auf, deren Ergebnisse in einer abschließenden Podiumsdiskussion vorgestellt wurden.

Begrüßung durch die Staatssekretärin

Staatssekretärin Ines Jesse, MIL, verdeutlichte bei ihrer Begrüßung, dass die Entwicklung der Unfallzahlen Anlass genug sei, die Verkehrssicherheitsarbeit fortzusetzen. An dem Ziel der Vision Zero, der Senkung der Anzahl tödlicher und schwerer Verkehrsunfälle auf null, werde festgehalten. Ein gutes Mittel, um sich plötzlich auftretende Gefahren rechtzeitig bewusst zu machen und die Reaktion darauf zu trainieren, seien Fahr simulatoren. Jeder einzelne Verkehrsteilnehmende stehe in der Verantwortung, durch sein Verhalten zur Verkehrssicherheit beizutragen. Ines Jesse begrüßte deshalb die Wahl des Konferenzthemas „Lebenslanges Lernen im Straßenverkehr“.

Sie verwies darauf, dass sich Berufskraftfahrende regelmäßigen Kontrollen unterziehen müssen. Alle anderen Verkehrsteilnehmenden würden nur in Einzelfällen überprüft, etwa bei Verkehrskontrollen. Es stelle sich die Frage, ob die Teilnahme an vertiefenden oder aufbauenden Seminaren nur empfohlen oder für Unfallverursachende verpflichtend sein sollte.

Mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen, appellierte die Staatssekretärin an die Teilnehmenden der Tagung, Anregungen für Handlungsbedarfe und Optimierungsvorschläge zu äußern. Das MIL werde auch im Jahr 2019 die Verkehrssicherheitsarbeit in Brandenburg mit 500.000 € unterstützen.



Ines Jesse
MIL

Fahrerweiterbildung – Ausgangslage und Problemstellung

Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher, Direktor des IFK, verdeutlichte, dass zahlreiche Anforderungen an den Verkehrsteilnehmenden einem ständigen Wandel unterliegen, sowohl in Bezug auf den Verkehrsteilnehmenden persönlich als auch auf den Straßenverkehr allgemein. Dazu zählen:

- individuelle Mobilitätsbedarfe
- Lern- und Verhaltensvoraussetzungen im sozialen Wandel
- physische und psychische Lern- und Verhaltensvoraussetzungen (Veränderungen innerhalb des Lebenslaufs)
- Kfz-interne Fahrbedingungen (z. B. Infotainment, Handys)
- Kfz-externe Fahrbedingungen (z. B. zunehmende Vielfalt der Fahrzeuge)
- Verkehrsinfrastruktur (z. B. Kreisverkehre)
- Kfz-Technik (z. B. Fahrerassistenzsysteme, automatisierte Fahrfunktionen)
- Verkehrsrecht (z. B. Regeln, Verkehrszugang)

In Deutschland gebe es derzeit weder ein inhaltlich ausreichendes Weiterbildungsangebot, das dieser Fülle an Anforderungen gerecht wird, noch eine rechtliche Verpflichtung für Kraftfahrende zum lebenslangen Lernen. Nach dem Erwerb des Führerscheins können Privatpersonen lebenslang Fahrzeuge führen, ohne an Weiterbildungen teilnehmen zu müssen. Lediglich für nach 2013 erworbene Führerscheine sei eine administrative Verlängerung nach 15 Jahren erforderlich. International bestehe eine Vielfalt an Regelungen. So benötigen Kraftfahrende in Tschechien ab 60 Jahren zunächst alle fünf, später alle zwei Jahre ein medizinisches Zertifikat. In der Schweiz müssen Kraftfahrende ab 70 Jahren alle zwei Jahre Nachweise für Gesundheitschecks erbringen.

Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher wies darauf hin, dass die Modelle anderer Länder bei der Überlegung, welche Maßnahmen in Deutschland ergriffen werden können, unbedingt zur Kenntnis genommen werden sollten. Er sieht diesbezüglich für Deutschland dringenden Handlungs- und Nachholbedarf. Neben der Vielfalt an Themen sei dabei die Vielfalt an Zielgruppen zu bedenken – von der Fahranfängerin/dem



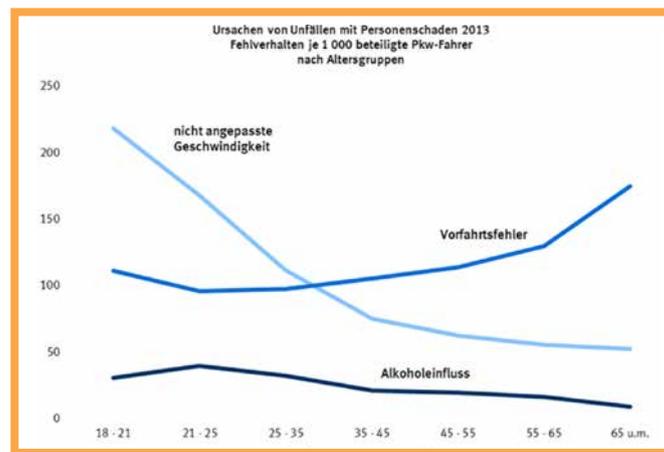
Prof. Dr. Dietmar
Sturzbecher
IFK

Fahranfänger über den routinierten bis zum älteren Fahrzeugführenden. Es sei zudem erforderlich, diese unterschiedlichen Zielgruppen in jeweils für sie passenden Formaten anzusprechen. Beispiele seien Informationsbroschüren, die etwa bei der Hauptuntersuchung bereitgestellt werden können, E-Learning-Angebote sowie Fahrtrainings und Auffrischkurse (z. B. Erste Hilfe). In diesem Zusammenhang wies Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher auf das Brandenburger Angebot „Regio-Protect“ hin, welches neben Inhalten für Fahranfängerinnen und -anfänger auch aufgearbeitete Unfälle älterer Fahrer sowie Lehrmaterialien umfasst.

Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher betonte die Notwendigkeit, die Angebote der Fahrerweiterbildung auf Landesebene zu sammeln, zu beschreiben und zu strukturieren. Dabei müsse aufgezeigt werden, welche Inhalte und Zielgruppen durch die vorhandenen Maßnahmen abgedeckt werden. Auf dieser Grundlage sollte die (Weiter-) Entwicklung neuer Angebote, welche sich auf die Bewältigung der genannten Anforderungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr beziehen, gesteuert werden. Empfehlenswert sei folgende verkehrspädagogische Herangehensweise:

- Beschreibung von Handlungsproblemen, Ableitung notwendiger Kompetenzen und Mindestbildungsinhalte
- Festlegung von Kompetenzstandards, die vermittelt werden sollen
- Messung der Lern- und Verkehrswirksamkeit

Da die Weiterbildungsangebote in der Freizeit der Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen werden müssen, sei es weiterhin notwendig, dass diese einen Unterhaltungsfaktor bieten und Spaß machen. Darüber hinaus könnten weitere positive Anreize zur Teilnahme motivieren, beispielsweise Rabatte bei Kfz-Versicherungen nach Absolvierung von Weiterbildungsmaßnahmen (z. B. Evaluationsfahrstunden).



Fahrkompetenz älterer Fahrer

Dr. Tina Gehlert, UDV, referierte über die Fahrkompetenz älterer Fahrer. Sie wies darauf hin, dass die statistische Entwicklung der letzten 15 Jahre eine Zunahme des Anteils älterer Menschen mit Führerscheinbesitz zeigt; insbesondere der Anteil älterer Frauen mit Führerscheinbesitz sei in den letzten Jahren gestiegen. Aufgrund der derzeitigen Bevölkerungsentwicklung sei daher auch in den kommenden Jahren mit einem großen Anteil an älteren Fahrern zu rechnen.

Dr. Tina Gehlert nannte verschiedene altersbedingte Einschränkungen beim Fahren, dazu zählen nachlassendes Sehvermögen und die verringerte Fähigkeit zu Mehrfach Tätigkeiten sowie zu selektiver und geteilter Aufmerksamkeit. Das nachlassende Leistungstempo in der Wahrnehmungs- und Handlungsfähigkeit führe zudem zu einer höheren Beanspruchung der Älteren beim Fahren, die sie wiederum mit Verhaltensanpassungen und Erfahrungswerten kompensieren könnten. Hinzu kämen aber noch körperliche Einschränkungen in der Beweglichkeit und Belastbarkeit, Erkrankungen und Medikation sowie eine zunehmende Diskrepanz zwischen Fremdbild und Selbstbild.

Die Kompensationsstrategien der Älteren würden jedoch ab einem bestimmten Alter an Grenzen stoßen, die sich in der Unfallstatistik widerspiegeln, insbesondere in der Altersgruppe über 75 Jahre. Die vorwiegenden Unfallursachen im höheren Alter bestehen vor allem aus „Nichtbeachten der Vorfahrt“ und „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Ausfahren“.

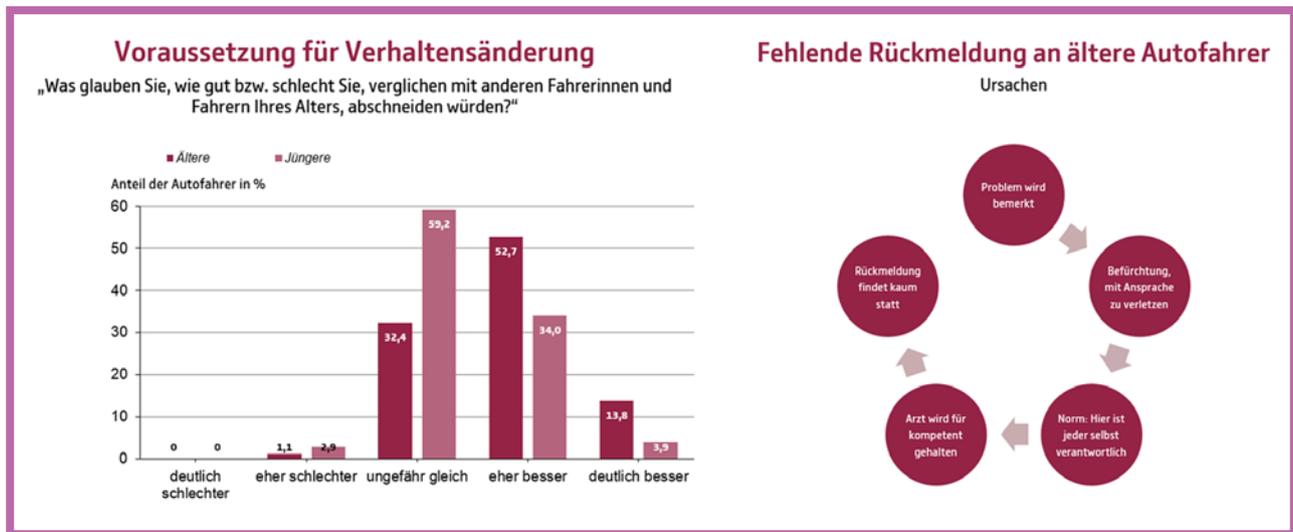
Die UDV kam nach der Evaluation von internationalen Studien zur Wirksamkeit von Systemen zur Überprüfung der Fahreignung älterer Kraftfahrer zu dem Schluss, dass altersbezogene Screenings keinen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit haben. Als Möglichkeiten für den Erhalt der individuellen Fahrkompetenz nannte Dr. Tina Gehlert die drei Ebenen „Selektion“ (Fahreignung begutachten, Wohnumfeldbegrenzung, keine Nachtfahrten), „Optimierung“ (Erhalt, Verbesserung der bestehenden Fahrkompetenz) und „Kompensation“ (Nutzung alternativer Handlungsoptionen, z. B. Fahrzeug umbauen). Voraussetzung hierfür sei aber, dass Fahrzeugführende ihre Fahrkompetenz selbst einschätzen können. Eine Rückmeldung über ihre Fahrkompetenz fehle älteren Autofahrern häu-



Dr. Tina Gehlert
UDV

fig. Hinweise der eigenen Kinder würden eher nicht angenommen, Bekannte dagegen würden Kritik kaum äußern, da sie sich nicht verantwortlich fühlen. Eine Beurteilung durch Externe, beispielsweise ärztliches Fachpersonal, sei zwar hoch geschätzt, erfolge aber zu selten.

Vor diesen Hintergründen wolle die UDV eine wissenschaftlich fundierte Rückmeldefahrt für die Praxis entwickeln. Das Projekt „Entwicklung und Evaluation einer Rückmeldefahrt für ältere PKW-Fahrer“ habe zum Ziel, den Fahrzeugführenden eine angemessene Selbstwahrnehmung sowie die Selbstregulation des Fahrverhaltens zu ermöglichen. In einer ca. 40-minütigen Rückmeldefahrt sollen die Fahrzeugführenden während und nach der Fahrt durch eine geschulte Person bewertet werden. Dabei bestehe keine Gefahr, den Führerschein zu verlieren. Die Wirkung solcher Rückmeldefahrten werde derzeit geprüft (Ergebnisse werden im Frühjahr 2019 erwartet). Nach Aussagen von Dr. Tina Gehlert will die UDV die Rückmeldefahrt langfristig betrachtet verpflichtend einführen, zuvor müsse aber die Wirksamkeit dieser Maßnahme nachgewiesen sein. Auch die Rahmenbedingungen für die Umsetzung müssen noch geklärt werden.



Beitrag des Sachverständigenwesens zum Erwerb und Erhalt von Fahrkompetenzen

Mathias Rüdel, TÜV | DEKRA arge tp 21, verdeutlichte in seinem Referat die Notwendigkeit einer Beschreibung der unterschiedlichen Stadien des Autofahrens (Fahrschul Ausbildung, Fahrerlaubnisprüfung, Hochrisikophase, selbstständiges Fahren). Hierfür sei die Schaffung einheitlicher Anforderungsstandards erforderlich, z. B. durch ein übergreifendes Rahmencurriculum für die Fahranfängervorbereitung.

Das Sachverständigenwesen sehe den Beginn der Fahrerweiterbildung in der Fahrschul Ausbildung. Defizite gebe es derzeit in der Verkehrswahrnehmung, daher werde die Aufnahme der für die Verkehrswahrnehmung notwendigen (Teil-) Kompetenzen in weitere Maßnahmen nach dem (heutigen) Zeitpunkt des Fahrerlaubnis erwerbs angestrebt.

Einen wichtigen Schritt für den Erwerb von Fahrkompetenz sieht Mathias Rüdel in der optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung, die ab 2021 verbindlich umgesetzt werden soll. Eine Verbesserung zur bisherigen Ausbildung bestehe aus einer Rückmeldung an den Bewerbenden nach der theoretischen und praktischen



Mathias Rüdel
TÜV | DEKRA arge tp 21

Anforderungskomponente	
Beobachten	Wie wird der Verkehrsraum gescannt, Blickstrategien...
Lokalisieren	Lage und Richtung relevanter Objekte im Verkehrsraum
Identifizieren	Identifikation von Objekten und ihrer Eigenschaften
Bewerten der Gefahr	Prognose zukünftiger Situationsentwicklung mit Blick auf eignes Verhalten
Bewerten der Handlungsfähigkeit	Einschätzen eigener Handlungskompetenz zur Bewältigung
Abwägen des Risikos	Relevanz in Abhängigkeit eigener Risikoakzeptanz
Entscheiden	Auswahl einer konkreten Bewältigungsstrategie
Handeln	Realisierung / psychomotorische Umsetzung

Prüfung. Damit werde eine unmittelbare Wirkung auf die Hochrisikophase erreicht, da sich die Inhalte der Fahrerlaubnisprüfung insbesondere an fahranfängerspezifischen Defiziten orientieren. In der Rückmeldung würden Hinweise für den weiteren Fahrkompetenzaufbau gegeben werden. Die Rückmeldungen sollen außerdem eine mittelbare Wirkung auf die weitere Entwicklung des individuellen Fahrstils haben, da durch sie relevante Inhalte auch an „fahrerfahrene“ Bevölkerungsgruppen getragen werden. So wird im Begleiteten Fahren ab 17 das Fahrverhalten beispielsweise auch durch Eltern und Großeltern beeinflusst.

Mathias Rüdell forderte, die Sicherheitspotenziale von Fahrerassistenzsystemen (FAS) stärker zu nutzen. Dafür müssten Bürgerinnen und Bürger besser über die Sicherheitsvorteile von FAS aufgeklärt werden und insbesondere beim Fahrzeugkauf darauf achten, welche Systeme verbaut wurden. Ein höherer Nutzungsgrad der FAS könnte dann einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. Zur Umsetzung schlug er vor, dass Sachverständige im Rahmen der Hauptuntersuchung Informationen zur fahrzeugspezifischen Ausstattung erfassen (z. B. welche FAS bereits im Fahrzeug enthalten sind). Dann könnten sie die Halterin oder den Halter darüber informieren, welche weiteren FAS für das Modell verfügbar sind und welche Sicherheitsvorteile diese bieten. Auch Hersteller könnten die Informationsweitergabe durch die Schaffung von Standards in den Systemen unterstützen (z. B. gleiche Funktion eines bestimmten Knopfes). Ähnlich der Energieeffizienzklasse bei elektronischen Geräten könnte außerdem ein Label „Verkehrssichere Ausstattung“ eine Entscheidungshilfe für FAS beim nächsten Fahrzeugkauf darstellen.

Mathias Rüdell betonte, dass durch FAS die Anforderungen an den Fahrzeugführenden steigen. Das FAS müsse sachgerecht genutzt werden können; im Falle eines Systemausfalls müsse der Fahrende aber auch in der Lage sein, das Fahrzeug manuell zu bedienen.

Weiterhin sollten moderne Medien wie YouTube oder Facebook genutzt werden, um die Allgemeinheit über sicherheitsrelevante Inhalte zu informieren, beispielsweise zu technischen oder rechtlichen Änderungen.

Information zur Ausstattung mit sicherheitsförderlichen Fahrerassistenzsystemen

Marke: Mustermarke	Kraftstoff: Diesel
Modell: Mustermode	andere Energieträger: -
[Fahrzeugspezifische Angaben...]	

Ausstattung mit sicherheitsrelevanten elektronisch geregelten Fahrzeugsystemen		Bewertung
Adaptives Kurvenlicht	Ermöglicht die optimale Ausleuchtung des Kurvenlichts durch Mithilfe der Scheinwerfer	verbaugt
Aktivierung, inkl. Servotronic	Überlagerungsregelung Die Aktivierung passt den Lenkeinstell entsprechend der Fahrsituation an	verbaugt
Aktive Geschwindigkeitsregelung	Die Aktive Geschwindigkeitsregelung ermöglicht das Fahren mit einer vorgegebenen Geschwindigkeit. Wird ein vordefiniertes Fahrzeug angeht, korrigiert das System automatisch die und beschleunigt auf die gewünschte Geschwindigkeit wenn die Fahrzeug wieder frei ist	verbaugt
Kameras, inkl. automatischer Lenkassistenten	Automatisches Lenkassistenten (LKA) und Spurhalteassistenten (SHA) Durch Kameras und eine präzise Lenkassistenten wird auf das Fahrverhalten besser eingewirkt. Die automatische Lenkassistenten verhindern eine Abweichung des Fahrzeuges	verbaugt
Geschwindigkeitsregelung (GSR) mit Bremsfunktion	Diese Geschwindigkeitsregelung hält auch beim Bergfahren durch Abbremsen des Fahrzeuges die vorgegebene Geschwindigkeit konstant	verbaugt
Nagelmarker, inkl. Fahrlinienmarker	Automatisches Licht Die Fahrlinienmarker enthält bei Dunkelheit, Überlagerung oder Unklarheit der Fahrlinien einstellbar an	verbaugt
Bremsleuchten, ersttief	Adaptives Bremslicht Die zusätzlichen Bremsleuchten leuchten je nach Situation auf je nachdem, wie stark Sie bremsen und wenn Sie die Bremsen freigegeben	verbaugt
Dynamische Stabilitäts Control (DSC, inkl. ABS, CBC, und Traktionsverlust DTC) mit Zusatzfunktionen	Elektronisches Stabilitätskontrollsystem Das ESP verbessert die Kontrolle von ABS und ASB. Durch gezieltes Abbremsen einzelner Räder und der Faltung in kritischen Fahrsituationen stabilisiert. Ein Stabilitäts des Fahrzeuges und verhindert	verbaugt
Anfang & Automatisch Gurt / Multifach-Rückhaltesystem (MRS)	Anfang-Gurt Faher, Beifahrer, hinten und Vorderräder werden bei Notfällen im Frontal- und Seitenkollisionen so	verbaugt

Ausstattungsgrad

A+

A

B

C

D

E

F

G

A

[Angaben zu für dieses Fahrzeug nachrüstbaren Systemen, z. B. mittel Software-Updates]

Fahrerweiterbildung und Checks für Berufskraftfahrer

Gerd Bretschneider, Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg, gab einen Überblick über die rechtlichen Grundlagen der Berufskraftfahrerqualifizierung. Berufskraftfahrende können ihre Grundqualifikation (Schlüsselzahl 95 auf dem Führerschein) über verschiedene Ausbildungsstätten erwerben:

- Betriebe, die Berufskraftfahrende oder Fachkräfte im Fahrbetrieb ausbilden
- Fahrschulen, die eine entsprechende Fahrschulerlaubnis besitzen und in den betreffenden Führerscheinklassen die Führerscheinausbildung durchführen
- Ausbildungsstätten, die von den zuständigen Landesbehörden anerkannt sind

Grundsätzlich müssen bei der Qualifikation und Weiterbildung drei Kenntnisbereiche berücksichtigt werden: die Verbesserung des rationellen Fahrverhaltens auf der Grundlage der Sicherheitsregeln, die Anwendung der Vorschriften sowie Gesundheit, Verkehrs- und Umweltsicherheit, Dienstleistung und Logistik. Gerd Bretschneider erläuterte die derzeit bestehenden Möglichkeiten, die Grundqualifikation für die Schlüsselzahl 95 zu erlangen:

- Berufskraftfahrerausbildung: 3-jährige Ausbildung zum Berufskraftfahrenden oder zur Fachkraft im Fahrbetrieb
- Grundqualifikation: Prüfung vor der Industrie- und Handelskammer (IHK), bestehend aus einer theoretischen (240 min) und einer praktischen (210 min) Prüfung
- Beschleunigte Grundqualifikation: Lehrgang im Umfang von mindestens 140 Stunden Dauer inkl. zehn Fahrstunden, theoretische Prüfung (90 min) vor der IHK

Nach Gerd Bretschneiders Aussagen ist die beschleunigte Grundqualifikation der am häufigsten gewählte Weg zur Erlangung der notwendigen Fahrkompetenz. Er wies darauf hin, dass in Deutschland ein Bedarf für etwa 45.000 Berufskraftfahrende bestehe. Zwar würden jährlich ca. 10.000 Personen die Grundqualifikation erlangen, gleichzeitig würden aber immer mehr Fachkräfte fehlen. Berufskraftfahrende müssen darüber hinaus alle fünf Jahre eine Weiterbildung (mind. 35 h) abschließen, um die Schlüsselzahl 95 beizubehalten. Zwar sei der Weiterbildungsbedarf von den Firmen verpflichtend zu decken, es gebe aber große Unterschiede, was die Qualität der Weiterbildungsanbieter angehe.



Gerd Bretschneider
Fuhrgewerbe-Innung
Berlin-Brandenburg

Fahrerweiterbildung in den Fahrschulen

Für Hendrik Schreiber, Fahrlehrer-Verband Land Brandenburg e. V., steht beim Thema „Fahrerweiterbildung“ stets der Mensch im Zentrum. Es beginne mit der Verkehrserziehung in der Kita und Schule und gehe weiter bis ins hohe Alter. Allerdings ende für die meisten Verkehrsteilnehmenden mit dem Führerscheinerwerb die verpflichtende Ausbildung. Schreiber warf die Frage auf, ob uns dieser Ansatz weiterbringe. Bereits heute fordere die rasante technische Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen und teilautomatisierten Fahrfunktionen sowie die Herausforderungen des demografischen Wandels und die Anforderungen an den Klimaschutz eine kontinuierliche Schulung der Fahrenden. Der Fahrlehrer als klassischer Ausbilder werde durch zusätzliche Aufgabengebiete zum Mobilitätstrainer.

Hendrik Schreiber freute sich, dass Brandenburg am Modelprojekt „Moped mit 15“ teilnimmt. Er sieht darin eine Chance, Jugendlichen bereits in jungen Jahren eine professionelle Fahrausbildung (Klasse AM) zu vermitteln. Für diejenigen, die daran teilnehmen, könne die Fahrerlaubnis mit 16 (Klasse A1) oder das Begleitete Fahren mit 17 (Klasse B) dann bereits als Fortbildung betrachtet werden.

Hendrik Schreiber bedauerte, dass die mit dem Modell „Fortbildungsseminar für Fahrerfänger“ verbundenen Verkehrssicherheitspotenziale seit 2011 nicht mehr genutzt werden. Prinzipiell sei eine zweite Ausbildungsphase als Reflexionsphase nach der Fahrausbildung ein guter Ansatz gewesen. Er begrüßte, dass die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) diesen Ansatz nun endlich wieder aufgegriffen und mit den „Edukativen Maßnahmen“, bestehend aus einer Feedbackfahrt im Realverkehr und einem verkehrspädagogisch anspruchsvollen Fahrsicherheitstraining, auf wissenschaftlicher Grundlage weiterentwickelt.

Darüber hinaus kritisierte Hendrik Schreiber die Punktereform von 2014. Fahrzeugführende, die wenige Punkte im Fahreignungsregister aufweisen, könnten durch Besuch eines Seminars zwar einen Punkt abbauen, diese Personen seien aber ohnehin meist einsichtig. Viel wichtiger wäre es, Angebote für Personen zu schaffen, die kurz vor dem Führerscheinenzug stehen. Letztere würden aber in diesem System auf der Strecke bleiben, da es für sie keine verpflichtenden Seminare gibt. Schreiber stieß an, über Möglichkeiten nachzudenken, verpflichtende Seminare für diese Zielgruppe einzuführen.



Hendrik Schreiber
Fahrlehrer-Verband
Land Brandenburg

Unfallursachen aus unfallanalytischer Sicht – Ableitungen für die Weiterbildung von Kraft- fahrzeugführenden



Peter Schmidt
Büro für Verkehrsunfall-
rekonstruktion

Peter Schmidt, Büro für Verkehrsunfallrekonstruktion, begann sein Impulsreferat mit der These, dass Unfälle sowohl durch menschliche Fehler als auch durch baubedingte Ursachen entstehen. Als Unfallanalytiker werde Schmidt erst nach Verkehrsunfällen aktiv und beschäftige sich mit diesen aus einem anderen Blickwinkel als Polizeibeamte. Unfallursachen sieht er in unterschiedlichem menschlichen Fehlverhalten: rasante/aggressive Fahrweise, Nichtbeherrschung der Technik, Ablenkung, Fehleinschätzung von Gefahren, unangepasste Fahrweise an die Straßenverhältnisse, Übermüdung sowie Fahruntüchtigkeit. Baubedingte Ursachen kommen seiner Erfahrung nach zustande durch Sichthindernisse, Blendungssituationen (Gegenverkehr, Reklame, Straßenbeleuchtung), Platzmangel/Schlaglöcher auf der Fahrbahn, unzureichende Straßenentwässerung (führt zu Aquaplaning) sowie fehlende oder verblasste Fahrbahnmarkierung.

Peter Schmidt hat ein Unterrichtsmodul für die 11. Klasse entwickelt, um für diese Gefahren zu sensibilisieren. Mit diesem habe er bereits gute Erfahrungen gemacht. Um auch andere, heterogenere Zielgruppen erreichen zu können, habe er dieses Modul nun angepasst und als Weiterbildung für Mitarbeitende von ambulanten Pflegediensten und von Krankentransporten angeboten und mit Erfolg durchgeführt. Bei seinen Weiterbildungen gehe er auch auf konkrete Fallbeispiele aus seiner Berufspraxis ein. Dadurch möchte er bei den Teilnehmenden einen Erziehungseffekt erreichen, indem Ursachen sowie deren rechtliche und menschliche Auswirkungen durch die Teilnehmenden erkannt und diskutiert werden.

ADAC Fahrfitness-Check

Klaus-Ulrich Hähle vom ADAC Berlin-Brandenburg e. V. stellte in seinem Vortrag den ADAC Fahrfitness-Check vor und zog eine Bilanz aus der zehnjährigen Erfahrung mit diesem Projekt. Der ADAC biete seine Fahrfitness-Checks im realen Straßenverkehr an, weil Fahrtests im Realverkehr auch aktuellen Studien zufolge zur Erhöhung der Fahrkompetenz beitragen können. Der „Check“ richte sich an ältere, noch regelmäßig Auto fahrende Personen. Er sei auf Drängen jüngerer Angehöriger entwickelt worden, die sich Sorgen um die Fahrtüchtigkeit ihrer Eltern/Großeltern machten. Wer an einem Fahrfitness-Check teilnimmt, werde in der Regel von einer Fahrlehrerin oder einem Fahrlehrer zu Hause abgeholt und dann von dieser bzw. diesem bei einer Fahrprobe im eigenen PKW begleitet. Die Fahrlehrerinnen und -lehrer achten u. a. auf die Beweglichkeit und das Reaktionsvermögen der Fahrenden, die Benutzung der Spiegel, die Einhaltung von Geschwindigkeit und Verkehrsregeln sowie die Fähigkeiten beim Ein- und Ausparken. Im Anschluss werden die Beobachtungen ausgewertet und eine Empfehlung abgegeben.

Die Empfehlung, nicht mehr Auto zu fahren, müsse nur selten ausgesprochen werden (1-2 % bei ca. 2.100 durchgeführten Fahrfitness-Checks). Sie werde beispielsweise dann gegeben, wenn der Teilnehmende die Regel „rechts vor links“ nicht beachte oder zu riskanten Überholmanövern neige. Etwa 80 Prozent der Teilnehmenden seien zwischen 71 und 85 Jahren alt, 10 Prozent über 86 Jahre. Zwei Drittel der Teilnehmenden seien männlich, wobei sich Männer erst mit ca. 80 Jahren zu einem Fahrfitness-Check anmelden würden, Frauen schon mit ca. 70 Jahren. Kritische Anmerkungen und Hinweise zum Fahrverhalten würden die Teilnehmenden aber dankbar annehmen, darüber hinaus erkennen sie Schwächen und Defizite häufig selbst.

Klaus-Ulrich Hähle machte deutlich, welche Rolle Marketing und Medienberichterstattung bei der Bewerbung des Fahrfitness-Checks spiele: Dadurch werden ca. 70 Prozent der Teilnehmenden erreicht. Die Hemmschwelle zur Kontaktaufnahme sei häufig groß. Finanzielle Gründe, aber auch die Angst vor einer Meldung an die Behörden bzw. die Befürchtung, nach dem Check die Empfehlung zu bekommen, nicht mehr Auto zu fahren, seien die häufigsten Bedenken.



Klaus-Ulrich Hähle
ADAC Berlin-Brandenburg

„Mobil bleiben, aber sicher!“ und „Sicher mobil“



Irina Günther
Landesverkehrswacht
Brandenburg

Irina Günther, Landesverkehrswacht Brandenburg e. V., ging zunächst auf die Unfalldaten älterer Verkehrsteilnehmender ab 65 Jahren ein. Sie stellte zwei Angebote vor, die von den Kreis- und Ortsverkehrswachten in Brandenburg durchgeführt werden. „Mobil bleiben, aber sicher!“ sei auf die präventive Verkehrssicherheitsarbeit mit der Zielgruppe der älteren Menschen ausgerichtet. Durch das Angebot solle dazu beigetragen werden, Verkehrsunfälle zu vermeiden, die Verkehrssicherheit älterer Menschen zu fördern und Mobilität im Seniorenalter zu erhalten. Umgesetzt werde das Angebot beispielsweise durch die Organisation von Verkehrssicherheitstagen für Senioren. Bestandteile können Seh-, Hör- und Reaktionstests sein, bei denen die Besucherinnen und Besucher ihre Fähigkeiten überprüfen können. Auch ein Ablenkungsmodul sowie das Aktionselement „Rauschbrillenparcours“ werde angeboten, teilweise kommen Fahrsimulatoren zum Einsatz. Weitere wichtige Themen, die bei den Aktionstagen durch Moderatoren vermittelt werden, seien „Müdigkeit“, „Abbiegeunfälle“ und „Toter Winkel“.

Ein weiteres Angebot der Verkehrswacht seien die Schulungen für Verkehrsteilnehmende im Rahmen von „Sicher mobil“, einem Projekt des Deutschen Verkehrssicherheitsrats e. V. (DVR). Derzeit gebe es 36 aktive Moderatoren der Verkehrswacht, die in ganz Brandenburg Veranstaltungen durchführen. Diese finden ganzjährig in kleinen Gruppen (acht bis 20 Personen) statt, eine Veranstaltung dauere zwischen 90 und 120 Minuten. Die Themen richten sich dabei nach den Wünschen der Teilnehmenden. Schwerpunkte seien z. B. Sicht und Wetter, alte Gewohnheiten, physische und psychische Konstellation, neue Verkehrsregeln, die technische Ausstattung am Fahrzeug oder das Planen von Wegen mit verschiedenen Verkehrsmitteln. Im Jahr 2018 seien durch die Moderatoren der Verkehrswacht in Brandenburg bereits über 475 Veranstaltungen mit ca. 6.800 Teilnehmenden durchgeführt worden (Stand Mitte November 2018).

„Deine Wege“ – Sichere Mobilität im betrieblichen und öffentlichen Bereich

Jochen Danker vom DVR stellte die Dachmarke „Deine Wege“ vor, unter der zahlreiche Angebote des DVR für Betriebe, öffentliche Einrichtungen und Unfallversicherungsträger gebündelt sind. Nach Aussagen von Jochen Danker unterstützt der DVR seit über 30 Jahren mit seinen Programmen und Seminaren die Verkehrssicherheitsarbeit in Betrieben und öffentlichen Einrichtungen. Dazu zähle unter anderem das Projekt „GUROM“ (Gefährdungsbeurteilung und Risikobewertung organisationaler Mobilität), durch das Gefährdungsfaktoren bei der (berufsbedingten) Verkehrsteilnahme analysiert werden. Durch das Online-Tool werden sowohl direkte Gefährdungen, wie z. B. der Sicherheitszustand des Fahrzeuges, als auch indirekte, wie z. B. Arbeitsstress, erfasst. Mithilfe einer Detailanalyse können Vorschläge zur Verbesserung der innerbetrieblichen Sicherheit gegeben werden.

Zu den Angeboten des DVR gehören darüber hinaus Beratungsleistungen bei der Planung und Umsetzung der Verkehrssicherheitsarbeit in Betrieben, beispielsweise zu Optimierungsmöglichkeiten im Fuhrpark. Außerdem werden Seminare für Organisationen zu verschiedenen Themen angeboten, z. B. „Sicherheit im Radverkehr“. Mit unterschiedlich ausgerichteten Eco Safety Trainings werde eine sicherheitsorientierte und ressourcenschonende Fahrweise unternehmensspezifisch vermittelt; Sicherheitstrainings können mit Pkw, Lkw, Bussen und Tankwagen durchgeführt werden.

Für betriebliche Aktionstage hält der DVR die interaktive Ausstellungseinheit „Deine Wege“ bereit, für die verschiedene Module individuell zusammengestellt werden können. Eines dieser Module ist ein rollbarer Verkehrstisch, mit dem sich konkrete Verkehrssituationen darstellen und diskutieren lassen. Dieser konnte auf der Tagung auf dem „Markt der Möglichkeiten“ direkt ausprobiert werden.



Jochen Danker
DVR

Der zweite Erste-Hilfe-Kurs

Ralf Boost von der Johanniter-Unfall-Hilfe e. V. stellte zunächst die Tätigkeitsbereiche seines Regionalverbandes Potsdam-Mittelmark-Fläming vor. Diese umfassen u. a. mehrere Rettungswachen, ambulante Pflegedienste, Fahrdienste, Kinder- und Jugendeinrichtungen sowie Katastrophenschutz-Einheiten.

Einer Quoten-Stichprobe der Johanniter zufolge lag der letzte Erste-Hilfe-Kurs bei 56 Prozent der Befragten drei bis sieben Jahre zurück, bei 16 Prozent waren es acht Jahre und länger. Ralf Boost zufolge sollte eine Auffrischung alle zwei bis vier Jahre stattfinden, Handlungsbedarf sieht er daher bei 50-70 Prozent der Bevölkerung. Eine regelmäßige Auffrischung sei wichtig, weil empfohlene Erste-Hilfe-Maßnahmen einem Wandel unterliegen. Veränderungen würden aber zu Unsicherheiten bei möglichen Ersthelfern und zu Angst vor Fehlern führen. Der einzige Fehler bei der Ersten-Hilfe liege jedoch nur darin, nichts zu tun.

Veränderungen habe es in den letzten Jahren beispielsweise bei den Ansätzen zur Herz-Lungen-Wiederbelebung und der stabilen Seitenlage gegeben. Außerdem geben auch technische Entwicklungen Grund zur Fortbildung, wie z. B. die zunehmende Verfügbarkeit von AED-Geräten (Automatisierter externer Defibrillator) im öffentlichen Raum. AED-Geräte bieten Soforthilfe bei Herzinfarkten, bei denen schnelles Handeln unerlässlich ist. Die gesetzlich festgelegte durchschnittliche Hilfsfrist bzw. Eintreffzeit für Rettungswagen liege im Land Brandenburg zurzeit bei 15 Minuten – im ländlichen Bereich könne das Eintreffen des Rettungswagens auch länger dauern – weshalb qualifizierte und gut ausgebildete Ersthelfer äußerst wichtig seien. Ralf Boost rief daher dazu auf, sich für die Erste-Hilfe Ausbildung stark zu machen.



Ralf Boost
Johanniter-Unfall-Hilfe

Zusammenfassung der Workshops

Workshop „Lebenslanges Lernen für Autofahrende“

Der Workshop wurde von Jens-Peter Schultze, Leiter der Lenkungsgruppe „Technik“ und Niederlassungsleiter der DEKRA Automobil GmbH in Oranienburg, geleitet. Er diskutierte folgende Fragen mit den Teilnehmenden: Warum ist lebenslanges Lernen überhaupt ein Thema für Autofahrende? Welche Herausforderungen und Ziele bestehen dabei? Welche Maßnahmen wären sinnvoll und umsetzbar? Wie lässt sich die Akzeptanz für die Notwendigkeit lebenslangen Lernens erhöhen?

In der Diskussion stellte sich heraus, dass lebenslanges Lernen für Fahrzeugführende vor allem aufgrund des allgemeinen persönlichen Sicherheitsbedürfnisses wichtig sei; einerseits um generell sicher anzukommen und andererseits für einen längeren Erhalt der persönlichen Mobilität. Eine Herausforderung für Angebote des lebenslangen Lernens bestehe darin, alle Altersgruppen zu erreichen und nicht nur Schwerpunkte auf bestimmte Zielgruppen (z. B. junge Fahrer, Senioren) zu setzen. Insbesondere die Zielgruppe der mittleren Altersklasse solle dabei auch berücksichtigt und angesprochen werden.

Als allgemeines Ziel wurde die Senkung der Unfallzahlen bzw. Verkehrstoten betrachtet. Unterschiedliche Auffassungen gab es bei der Frage, ob Maßnahmen verpflichtend oder freiwillig eingeführt werden sollten. Es kam die Frage auf, welche Träger beispielsweise modulare Angebote anbieten sollten, die von den Teilnehmenden freiwillig und entsprechend ihrer Bedürfnisse besucht werden können. Vorgeschlagen wurden hierfür verschiedene Bildungsträger, z. B. Schulen und Berufsgenossenschaften. Als konkrete Maßnahmen wurden die Erweiterung des Begleiteten Fahrens und des Fahrsicherheitstrainings sowie Auffrischkurse in der Ersten Hilfe genannt. Außerdem kam die Idee auf, eine Bedienungsberechtigung für Fahrzeuge einzuführen, damit sicherheitsdienliche FAS in Leihwagen oder Dienstfahrzeugen adäquat bedient werden können.

Ein Vorschlag für die Erhöhung der Akzeptanz für Maßnahmen lebenslangen Lernens bestand darin, vorhandene Maßnahmen entsprechend zu ergänzen. Kraftfahrende könnten beispielsweise bei der (bisher nur bürokratischen) Verlängerung des Führerscheines erreicht werden. An diesem Punkt besteht bereits ein Bewusstsein, sich dem Thema zuzuwenden – hier könnte angeknüpft werden. Auch eine zeitliche Begrenzung des Führerscheins wäre denkbar. Abschließend wurde betont, dass in jedem Falle eine wissenschaftliche Begleitung notwendig sei, um letztendlich nur wirksame Maßnahmen umzusetzen.

Workshop „Lebenslanges Lernen für zu Fuß Gehende, Radfahrende und ÖPNV-Nutzende“

Dieser Workshop wurde von den Lenkungsgruppenleitern Nils-Friso Weber, Kreisverwaltung Barnim, und Prof. Dr.-Ing. Herbert Staadt, Inhaber des Planungsbüros StadtPlan Ingenieur GmbH geleitet (Lenkungsgruppe „Mensch und Umfeld“ bzw. „Verkehrswege“). Es wurde die Frage diskutiert, ob sich die Menschen bei der Verkehrsteilnahme häufig wider besseren Wissens (z. B. Falschparken) oder unwissentlich falsch verhalten (z. B. bei der Nutzung des Radschutzstreifens). Angenommen wurde, dass der Sinn hinter bestimmten Regeln nicht immer erkennbar ist, z. B. wenn die Wartezeit an Ampeln sehr hoch ist, obwohl kein Fahrzeugverkehr herrscht. Hier könnten verkehrsabhängige Steuerungsverfahren oder ein nutzerorientierter Betrieb Abhilfe schaffen. Wenn ein Regelverstoß ohne negative Konsequenzen erfolge, führe dies langfristig dazu, dass betroffene Verkehrsteilnehmende ihr regelwidriges Verhalten verstetigen und ausweiten. Deshalb wurde vorgeschlagen, die Regeleinhaltung besonders bei Radfahrenden und zu Fuß Gehenden stärker zu kontrollieren und zu sanktionieren. Besonders auffällige Verkehrsteilnehmende sollten außerdem zu Verkehrsschulungen verpflichtet werden.

Zudem wurde eine Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit vorgeschlagen: Es sollte über reale Unfälle berichtet werden, um Betroffenheit zu erzeugen und darüber aufzuklären, welche Verhaltensweisen zu Unfällen führen können. Außerdem sollten bekannte Persönlichkeiten öffentlich mit positivem Beispiel voran gehen und so als Vorbilder fungieren. Um viele Menschen zu erreichen, sei zudem eine gute Vernetzung der Akteure wichtig. Die erfolgreich durchgeführten „Landesweiten Tage der Sichtbarkeit“, zu denen das Netzwerk und das Forum Verkehrssicherheit aufgerufen hatten, hätten deutlich gezeigt, dass gemeinsame vernetzte Aktionen in der Öffentlichkeit gut wahrgenommen werden.

Sich in die Perspektive des jeweils anderen Verkehrsteilnehmers hineinzusetzen wurde als sehr wichtig eingeschätzt und könne zu mehr Verständnis und Rücksichtnahme gegenüber Älteren und Kindern führen. Ein Berücksichtigen der Perspektiven unterschiedlicher Verkehrsteilnehmender sei auch für Planer wichtig, damit sie die unterschiedlichen Bedürfnisse berücksichtigen können. Regelwerke sollten zudem aktuell und zeitgemäß sein. Es wurde weiterhin angemerkt, dass die Verkehrserziehung an den Grundschulen gut funktioniere, auch wenn Eltern leider häufig schlechte Vorbilder seien. Ein verstärkter Fokus sollte auf Mobilitätsbildung für Schülerinnen und Schüler der 7. bis 10. Klassen gelegt werden. Nach dem Führerscheinwerb bis zum Rentenalter erfolge Mobilitätsbildung eher lückenhaft. Für Menschen ohne Führerschein sei diese Lücke besonders groß.





Podiumsdiskussion

In einer Podiumsdiskussion, moderiert von Uwe Madel vom RBB, diskutierten die Referierenden Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher, Dr. Tina Gehlert und Mathias Rüdell gemeinsam mit den Workshopleitern Jens-Peter Schultze und Nils-Friso Weber sowie Steffen Wenk vom MIL verschiedene Aspekte des lebenslangen Lernens.

Verbindliche Vorgaben für verpflichtende Maßnahmen einzuführen, wurde von den Experten als schwierig betrachtet, da hierfür gesetzliche Hürden überwunden werden müssten. Darüber hinaus sollte die Verkehrssicherheitswirksamkeit einer Maßnahme nachgewiesen sein, bevor eine verkehrsrechtliche Verankerung dieser diskutiert werde. Freiwillige Maßnahmen seien dagegen zu empfehlen, nicht zuletzt für die weiter anwachsende Zahl der älteren Fahrenden. Da 90 Prozent der älteren Menschen den ÖPNV nicht nutzen, sollten Programme entwickelt werden, die dies fördern und eine große Anzahl an Menschen erreichen. Nötig seien auch Konzepte, um dem starken Anstieg von Seniorenunfällen mit dem Fahrrad entgegenzuwirken. Problematisch sei nach wie vor der Umgang mit der Heterogenität der Zielgruppe der Senioren; auch dürfe das Alter kein Grund für Diskriminierung werden. Aus diesem Grund sei es wichtig, die Akzeptanz für freiwillige Maßnahmen für Verkehrsteilnehmende jeden Alters zu erhöhen.

Weiterhin sei die Erhöhung des Bewusstseins für dieses Thema in der Öffentlichkeit wichtig, um die Verkehrssicherheit schnell und nachhaltig zu verbessern. Initiativen müssten bekannter gemacht und hierfür Netzwerke genutzt werden. Das Forum Verkehrssicherheit sei eine geeignete Gremium, um Erkenntnisse und Forderungen zu bündeln und als Empfehlungen an das MIL weiterzugeben. Genauso wichtig sei es, dass das Netzwerk Verkehrssicherheit diese dann in die Fläche trage.

In der Diskussion um eine (regelmäßige) Erneuerung des Führerscheins wurde darauf hingewiesen, dass es bereits EU-Forderungen gebe, die den Mitgliedsstaaten die Bedingungen freistellen, welche an die Verlängerung des Führerscheins geknüpft werden. Deutschland müsse diesbezüglich aktiv werden, um internationalen Anschluss sicher zu stel-

len. In manchen Ländern, in denen eine regelmäßige Erneuerung Pflicht ist, sei bereits ein positiver Effekt nachgewiesen worden.

Die Experten waren sich darüber einig, dass das Erreichen nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmender sehr schwer sei. Als problematisch wurde außerdem angesehen, dass zu Fuß Gehende, Radfahrende und ÖPNV-Nutzende für Verkehrsverstöße kaum belangt würden. Außerdem erscheint es wichtig, die gegenseitige Rücksichtnahme zu verbessern. Vorgaben müssten zudem so gestaltet werden, dass sie akzeptiert werden. Als Beispiel wurde eine unstimmige Ampelschaltung genannt, die zu Fuß Gehende dazu verleite, bei Rot zu queren. Es wurde betont, dass Verkehrssicherheit und lebenslanges Lernen alle angehe und nachhaltig erfolgen müsse. Abschließend fragte Uwe Madel die Diskussionsteilnehmenden nach ihren Forderungen an das MIL. Diese lauteten:

- Lebenslanges Lernen muss für alle Verkehrsteilnehmenden verbindlich werden. Deshalb soll für alle motorisierten Verkehrsteilnehmenden eine Befristung der Führerscheine in einem sinnvollen Rhythmus diskutiert und die Verlängerung an Weiterbildungsmaßnahmen geknüpft werden.
- Das Thema „Verkehrssicherheit“, das bereits verpflichtend im Rahmenlehrplan brandenburgischer Schulen sowie in den Konzeptionen vieler Kindertagesstätten verankert ist, muss durch Modellprojekte ausgestaltet werden. Die Akzeptanz, Lernwirksamkeit und Verkehrssicherheitswirksamkeit sind nachzuweisen; bewährte Projekte müssen verstetigt werden. Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung müssen möglichst frühzeitig einsetzen und dabei die jeweiligen Lern- und Verhaltensvoraussetzungen der Kinder berücksichtigen. Um Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung zu stärken, müssen einerseits die Ziele, Inhalte und Bildungsstandards für die Arbeit in Kitas und Schulen weiterentwickelt werden. Andererseits müssen entsprechende Angebote für die Aus- und Weiterbildung des pädagogischen Fachpersonals erarbeitet werden.
- Es soll an bewährte Modelle, wie das Begleitete Fahren, mit ergänzenden Modellprojekten angeknüpft werden. Ein neues Modellprojekt könnte Senioren einbeziehen als Tandempartner für Fahranfängerinnen und Fahranfänger, denen kein Verwandter als Begleitperson zur Verfügung steht. So können gleichzeitig junge und ältere Fahrende erreicht werden und im Sinne des Generationenlernens zusammenwirken.
- Bei allen Weiterbildungsangeboten darf nicht vergessen werden, dass sie bei den Zielgruppen den Spaß und Anreiz am Lernen wecken sollen. Dazu müssen Anreizsysteme geschaffen werden, nicht zuletzt durch die Versicherungen.
- Sobald die Ergebnisse der UDV-Studie zu den Rückmeldefahrten vorliegen, soll in Brandenburg ein Modellprojekt „Rückmeldefahrt für Senioren“ erarbeitet und erprobt werden.
- Da alle Verkehrsteilnehmenden einen Bedarf an verkehrsbezogener Weiterbildung haben, soll auf Landesebene ein Rahmenkonzept „Lebenslanges Lernen“ erarbeitet und umgesetzt werden. Darin müssen u. a. Zielgruppen, ihre speziellen Lernbedarfe und Maßnahmen zur Bedarfserfüllung beschrieben werden. Auf dieser Grundlage sind dann neue Maßnahmen zu erarbeiten und zu erproben. Dazu ist die Mitwirkung der Fahrlehrerschaft, der technischen Prüfstellen und aller anderen Verkehrssicherheitsorganisationen notwendig.

Rahmenprogramm

In den Pausen hatten die Teilnehmenden die Gelegenheit, in einem „Markt der Möglichkeiten“ unterschiedliche Weiterbildungsangebote zum Thema „Fahrerweiterbildung“ kennenzulernen und auszuprobieren. Eines dieser Angebote war der zweite Erste-Hilfe-Kurs. Mitarbeitende des Johanniter e. V. unterwiesen Interessierte bei der Herz-Lungen-Wiederbelebung, die an einer Puppe geübt werden konnte. Am Verkehrstisch des DVR wurden unterschiedliche Verkehrssituationen am Modell nachgestellt und diskutiert. Dieser Tisch eignet sich für Weiterbildungen; Verkehrsteilnehmende können damit über neue Regeln informiert und gedanklich für verschiedene Situationen sensibilisiert werden.

Auch die Wanderausstellung „Ablenkung im Straßenverkehr“ des Forums und Netzwerks Verkehrssicherheit konnte besucht werden. Sie informiert über die Unfallrisiken unterschiedlicher ablenkender Tätigkeiten während der Fahrt, beispielsweise der Bedienung von Smartphones, Gespräche mit Mitfahrern oder dem Musikgenuss via Kopfhörer. Anhand interaktiver Elemente wurden die Auswirkungen von Ablenkung für die Teilnehmenden erlebbar. An einem anderen Stand konnten sie die Wirkung von Alkohol mit Hilfe von Rauschbrillen nachvollziehen. Zahlreiche Informationsmaterialien lagen zum Mitnehmen bereit.



Zweiter Erste-Hilfe-Kurs



DVR-Verkehrstisch



Wanderausstellung „Ablenkung im Straßenverkehr“



Rauschbrillen



Impressum

Herausgeber

Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und
Jugendforschung e. V. an der Universität Potsdam
Zweigstelle Staffelde
Staffelder Dorfstraße 18 - 19
16766 Kremmen OT Staffelde

Telefon: +49 (0) 33055 239168
Mail: ifk@ifk-potsdam.de
Internet: www.ifk-potsdam.de

Die vorliegende Broschüre wurde mit Mitteln des Ministeriums
für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg
gefördert.

Abbildungen

M.Dörr & M.Frommherz – fotolia.com: Umschlag links
blende11 – fotolia.com: Umschlag mitte
FIZ-MTS GmbH: Umschlag rechts
Staatskanzlei Brandenburg: S. 1
Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und
Jugendforschung e. V. an der Universität Potsdam: Umschlag innen,
S. 3 (Quelle: Statistisches Bundesamt 2014) , S. 16, S. 18, S. 19, S. 20
TÜV | DEKRA arge tp 21: S. 6, 7
UDV S. 5 (Quelle links: Richter, J., Schlag, B., Weller, G. (2011).
Selbstbild und Fremdbild älterer Autofahrer. ZVS, 57(1), S. 13, Quelle
rechts: UDV Forschungsbericht „Mobilität im Alter“

Die Rechte an den Referentenportraits liegen beim jeweiligen
Referenten.



Hinweis

Der Gebrauch der männlichen Bezeichnungen für Personen und Personengruppen dient lediglich der Vereinfachung und der besseren Lesbarkeit. Wir weisen an dieser Stelle darauf hin, dass sowohl männliche als auch weibliche Personen bei den entsprechenden Beiträgen gemeint sind.

