



Newsletter Netzwerk Verkehrssicherheit

Ausgabe 3 | März 2021

Liebe Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit, sehr geehrte Damen und Herren!

In diesem Newsletter möchten wir Sie über folgende Themen informieren:

1. Aus den Brandenburger Landkreisen

- Corona-Pandemie führt zu einer deutlichen Reduzierung der Anzahl von Verkehrsunfällen
- „Elektronische Lernstandsbeurteilung“ ermöglicht systematische Bewertung der Fahrkompetenz

2. Blick über die Landesgrenze

- Verkehrskampagne „Fahren.Ankommen.LEBEN!“ macht in Mecklenburg-Vorpommern auf Hauptunfallursachen aufmerksam
- DVW führt Pilotprojekt zum Radfahrtraining-Konzept für Sekundarstufe I durch
- BMU fördert E-Lastenräder und Mikro-Depots

3. Lesens- und Sehenswertes rund um die Verkehrssicherheit

- Netzwerk Verkehrssicherheit veröffentlicht Broschüre „Spielend leicht unterwegs“
- Netzwerk Verkehrssicherheit veröffentlicht Broschüre „Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung im Land Brandenburg“
- BASt entwickelt Fahrtrainingskonzept für Senioren

4. Termine und Hinweise

- 10. Deutsche Konferenz für Mobilitätsmanagement
- 7. Nationaler Radverkehrskongress
- Deutscher Mobilitätspreis 2021

5. Das Interview des Monats

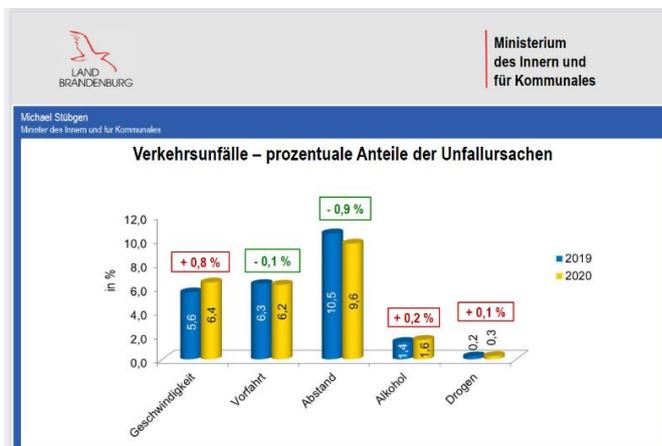
- Hendrik Schreiber

Wir wünschen viel Vergnügen beim Lesen!

Ihre Netzwerker

Carolin Bablich, Raik Dusin, Andrina Loewe und Erik Schubert

Corona-Pandemie führt zu einer deutlichen Reduzierung der Anzahl von Verkehrsunfällen



© MIL

Etwa drei Viertel (76,5 %) der Verunglückten im Land Brandenburg wurden leicht verletzt und etwas weniger als ein Viertel (22,1 %) erlitt schwere Verletzungen. Für 1,4 Prozent der Verunglückten endeten Unfälle tödlich. Während die Zahl der Leichtverletzten (-15,3 %) und Schwerverletzten (-11,1 %) sank, stieg die Anzahl der Getöteten von 125 auf 140 Personen (+12,0 %). Zu den häufigsten Unfallursachen zählte neben dem Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes, dem Missachten der Vorfahrt sowie dem Fahren unter Einfluss von Alkohol oder anderen Drogen eine nicht angepasste Geschwindigkeit. Der Rückgang von Unfällen, die aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit geschahen (-1,9 %), fällt deutlich geringer aus als bei Unfällen aufgrund anderer Ursachen. Dementsprechend erhöhte sich der Anteil der Unfälle mit der Ursache „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ bei Verkehrsunfällen mit Todesfolge von 38,4 Prozent im Jahr 2019 auf 45,7 Prozent im Jahr 2020. Eine mögliche Begründung kann auch hier in den Auswirkungen der Corona-Pandemie gefunden werden, da die häufig leereren Straßen und vermeintlich weniger Kontrollen zu einer höheren Geschwindigkeit verleitet haben können.

Nähere Informationen finden Sie unter mil.brandenburg.de und www.destatis.de.

„Elektronische Lernstandsbeurteilung“ ermöglicht systematische Bewertung der Fahrkompetenz

Eine zentrale Aufgabe von Fahrlehrern besteht darin, systematisch den Lernstand ihrer Fahrschüler zu beurteilen. Fahrschüler profitieren in mehrfacher Hinsicht von solchen Lernstandsbeurteilungen, beispielweise durch eine realistischere Selbsteinschätzung ihrer Fahrkompetenz und eine gezielte Förderung. Auch Fahrlehrer profitieren von systematischen Beurteilungen, da sie ihnen eine zielgerichtete Ausbildungssteuerung erlauben.

Allerdings stellt die systematische Beurteilung von Lernständen eine herausfordernde Aufgabe dar, die ohne professionelle Instrumente kaum erfolgreich zu bewältigen ist. Aus diesem Grund haben die BVF, die TÜV | DEKRA arge tp 21 und das IPV gemeinsam ein Instrument zur „elektronischen Lernstandsbeurteilung“ (eLBe) in der Fahrpraktischen Ausbil-



© IPV GmbH

dung entwickelt. eLBe bietet Fahrlehrern die Chance, rechtssicher und unter Berücksichtigung individueller Anpassungswünsche zu dokumentieren, wann welche Aufgaben in der Fahrpraktischen Ausbildung trainiert wurden. Zudem ermöglicht es eLBe, systematisch zu beurteilen, auf welchem Kompetenzniveau sich die Fahrschüler im Hinblick auf die Bewältigung der Aufgaben befinden. Ziel ist es, eine inhaltlich vollständige, systematisch auf den Förderbedarf ausgerichtete und transparente Fahrpraktische Ausbildung zu fördern. Dabei werden die Anforderungsstandards und Bewertungskriterien des Fahraufgabenkatalogs aufgegriffen, der auch die Grundlage für die am 01.01.2021 bundesweit implementierte Optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung bildet. Dadurch können die Ausbildungs- und Prüfungsleistungen an gemeinsamen Kompetenzstandards gemessen werden.

In einer bundesweiten Erprobungsstudie wurde die Akzeptanz und Praktikabilität des Programms aufgezeigt. Ab dem zweiten Quartal 2021 wird eLBe für Fahrlehrer erhältlich sein. Der Bezug erfolgt über die Verlage und weitere Anbieter von Fahrschul-Verwaltungssoftware. Dies ermöglicht es, Schnittstellen zwischen eLBe und den Verwaltungssoftwareprogrammen der Anbieter zu schaffen, um eLBe in vorhandene Arbeitsstrukturen zu integrieren und somit eine hohe Praktikabilität zu gewährleisten.

Mehr Informationen finden Sie unter www.fahrlehrerverbaende.de.

2. Blick über die Landesgrenze

Verkehrskampagne „Fahren.Ankommen.LEBEN!“ macht in Mecklenburg-Vorpommern auf Hauptunfallursachen aufmerksam



© pexels.com/Markus_Spiske

Anfang März dieses Jahres fanden an über 70 Orten in ganz Mecklenburg-Vorpommern im Rahmen der Kampagne „Fahren.Ankommen.LEBEN!“ Verkehrskontrollen mit dem Schwerpunkt „Handy und Überholen“ statt. Mehr als 200 Polizisten kontrollierten zum Auftakt der Aktion 1.729 Fahrzeuge und leisteten Aufklärungsarbeit über die Gefahren der Nutzung technischer Geräte während der Fahrt. Dabei stellten sie 172 Verstöße – davon 152 bei Pkw-Fahrern und 20 bei Radfahrern – bezüglich der Nutzung von Mobiltelefonen während der Fahrt fest. Die Anzahl festgestellter Überholverstöße lag landesweit bei 61.

Ziel der Kampagne „Fahren.Ankommen.LEBEN!“ ist es, Verkehrsteilnehmer durch themenbezogene Verkehrskontrollen für ein verkehrssicheres Verhalten zu sensibilisieren. Im April 2018 startete die Kampagne der beiden Mecklenburgischen Polizeipräsidien mit dem Thema „Wir blitzen für IHR LEBEN gern“. Seitdem wird die Kampagne mit monatlich wechselnden Botschaften fortgesetzt, die auf die Hauptunfallursachen aufmerksam machen sollen. Zur effektiven Verbreitung der Botschaften setzen die Polizeipräsidien und Polizeiinspektionen vermehrt die sozialen Medien und Printprodukte ein.

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.polizei.mvnet.de.

DVV führt Pilotprojekt zum Radfahrtraining-Konzept für Sekundarstufe I durch

Kinder und Jugendliche sind im Straßenverkehr besonderen Risiken ausgesetzt, da ihre kognitiven und motorischen Fähigkeiten noch nicht vollständig entwickelt sind. Besonders beim Fahrradfahren äußert sich dies bei der Bewältigung komplexer Fahraufgaben, wie beispielsweise dem Gleichgewicht halten während des Bremsens, Abbiegens oder langsamen Fahrens. Auch wenn viele Jugendliche an weiter-



© UDV

führenden Schulen bereits über die kognitiven Voraussetzungen verfügen, Unfallursachen und Gefahren zu erkennen, haben sie häufig eine geringe Motivation, ihr Wissen verhaltenswirksam umzusetzen. Zudem nimmt in diesem Alter die Risikobereitschaft deutlich zu. Darüber hinaus ist der Wechsel von der Grundschule an eine weiterführende Schule häufig mit neuen, längeren und mitunter gefährlicheren Schulwegen verbunden.

Mit dem Ziel, die Radfahrsicherheit im Jugendalter zu erhöhen, hat die Otto-Friedrich Universität Bamberg im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV) ein Radfahrtraining für die Sekundarstufe I entwickelt. Das Radfahrtraining

ist für die Durchführung als Nachmittagsangebot im Rahmen der Ganztagschule konzipiert und umfasst insgesamt zehn Unterrichtseinheiten zu je 90 Minuten. Nach einer ersten positiven Erprobung an einer Mittelschule wird das Radfahrtraining nun als Pilotprojekt „Geschickt und sicher auf dem Rad“ durchgeführt. Mit Hilfe der Deutschen Verkehrswacht (DVW) und einer Reihe von Landesverkehrswachten wird es an ausgewählten Schulen in Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz umgesetzt und wissenschaftlich evaluiert. Die Kosten der Ausstattung mit Materialien übernimmt in der Pilotphase die Fundación Mapfre. Die international tätige, gemeinnützige Stiftung hat einen Schwerpunkt in der Verkehrserziehung von Kindern und arbeitet in Deutschland seit zwei Jahren mit der DVW zusammen.

Weiterführende Informationen finden Sie unter udv.de und deutsche-verkehrswacht.de.

BMU fördert E-Lastenräder und Mikro-Depots



© adobe.stock/David Fuentes

Die neuen Förderprogramme des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) für E-Lastenräder und Mikro-Depots haben zum Ziel, den innerstädtischen Verkehr zu entlasten, die Luftqualität zu verbessern und die CO₂-Emissionen zu mindern. Das BMU fördert die Anschaffung von E-Lastenfahrrädern und Lastenanhängern mit elektrischer Antriebsunterstützung für den fahradgebundenen Lastenverkehr in Industrie, Gewerbe, Handel, Dienstleistungen und im kommunalen Bereich. Förderfähig sind 25 Prozent der Ausgaben für die Anschaffung, maximal jedoch 2.500 Euro pro E-Lastenfahrrad beziehungsweise Lastenfahrradanhängern mit E-Antrieb.

Auch Mikro-Depots werden gefördert. Sie dienen zur Zwischenlagerung und zum Umschlag von Sendungen auf Lastenräder. Von der Förderung können private Unternehmen sowie Unternehmen mit kommunaler Beteiligung profitieren. Gefördert werden vielfältige Infrastrukturmaßnahmen zur Errichtung, Nutzbarmachung und Sicherung von Mikro-Depots. Die mögliche Förderhöhe beträgt bis zu 40 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Weitere Informationen sind unter www.klimaschutz.de abrufbar.

Netzwerk Verkehrssicherheit veröffentlicht Broschüre „Spielend leicht unterwegs“



© IFK

Bei Kindern ist die körperliche und geistige Entwicklung noch nicht vollständig ausgeprägt, sodass sie im Straßenverkehr häufig überfordert sind. Mit anderen Worten: Wenn Kinder sich im Straßenverkehr „falsch“ verhalten, heißt das nicht, dass dahinter eine böswillige Absicht steckt. Sie können – noch – nicht anders. In der Broschüre „Spielend leicht unterwegs“ wird aufgezeigt, wie Kinder am Straßenverkehr teilnehmen und welche Verhaltensweisen dabei typisch sind. Es werden die Ziele der Mobilitätsbildung betrachtet und dargelegt, wie diese erreicht werden können. Hierzu wird auf die Entwicklung der Kompetenzen der Kinder eingegangen: Es wird beschrieben, welche Fähigkeiten für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr benötigt werden und wann sich diese typischerweise entwickeln. Außerdem werden die verschiedenen Kompetenzbereiche näher erläutert.

Weiterhin enthält die Broschüre Hinweise und Anregungen, wie (Groß-)Eltern ihre Kinder unterstützen können. So werden beispielsweise mehrere Sinnes- und Bewegungsspiele vorgestellt, mit denen die verschiedenen Kompetenzen gezielt gefördert werden können. Darüber hinaus werden Verhaltensregeln und Verkehrszeichen beschrieben, die Kinder als Fußgänger und Radfahrer beherrschen sollten. Schließlich wird darauf eingegangen, wie ein Zusammenwirken von Familien und Bildungseinrichtungen zum Wohle der Kinder gelingen kann.

Bei Interesse können Sie uns gern kontaktieren (Kontakt Daten finden Sie auf der letzten Seite dieses Newsletters). Unter www.netzwerk-verkehrssicherheit.de ist außerdem eine *digitale Version* der Broschüre abrufbar.

Netzwerk Verkehrssicherheit veröffentlicht Broschüre „Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung im Land Brandenburg“



© IFK

Kinder gehören zu den mobilsten Verkehrsteilnehmern. Sie nutzen den Verkehrsraum nicht nur, um von einem Ort zum anderen zu kommen: Die Straße ist ein Spielplatz und ein Erkundungsraum, den es zu entdecken gilt. Neben den Familien sind es vor allem auch pädagogische Fachkräfte in Bildungsinstitutionen, die dazu beitragen, die Kinder auf eine verkehrssichere Teilnahme am Straßenverkehr vorzubereiten. Dabei werden sie von den Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit mit zahlreichen Programmen unterstützt, die dazu beitragen, das für eine sichere Verkehrsteilnahme notwendige Wissen zu vermitteln und die Entwicklung entsprechender Kompetenzen zu fördern.

Die Broschüre „Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung im Land Brandenburg“ enthält einen Überblick über Angebote zur Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung, die für Kinder im Alter von 3 bis 10 Jahren geeignet sind. Jedes Angebot wird dabei anhand verschiedener Gesichtspunkte dargestellt. So werden die Programminhalte, die Programmumsetzung, der Zeitrahmen, die Zielgruppe,

die regionale Verfügbarkeit und die Kosten thematisiert. Außerdem werden die Kontaktdaten des jeweiligen Trägers und Ansprechpartner genannt.

Bei Interesse können Sie uns gern kontaktieren (Kontaktdaten finden Sie auf der letzten Seite dieses Newsletters). Unter www.netzwerk-verkehrssicherheit.de ist außerdem eine *digitale Version* der Broschüre abrufbar.

BAST entwickelt Fahrtrainingskonzept für Senioren



© adobe.stock/L_Warren_Goldswain

Das Projekt „Entwicklung und Evaluation effizienter Trainingsmaßnahmen für ältere Verkehrsteilnehmer zur Förderung ihrer Fahrkompetenz“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) hat zum Ziel, ein praktikables und kostengünstiges Fahrtrainingskonzept für Senioren zu entwickeln, das flächendeckend eingesetzt werden kann. Das Training soll dazu beitragen, die Mobilität von älteren Autofahrern über einen möglichst langen Zeitraum sicherzustellen und so auch die allgemeine Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Zunächst wurden bereits bestehende Trainingsmaßnahmen gesichtet sowie Erkenntnisse zu Mobilitätscharakteristiken gesammelt. Auf dieser Grundlage wurde ein individualisierbares, modulares Trainings- und Beratungskonzept abgeleitet: Anhand eines persönlichen Profils der fahrbezogenen Leistungsdefizite und des individuellen Mobilitätsbedürfnisses erfolgt die Zusammenstellung des Trainingsplans. Dieser umfasst neben spezifischen Fahrübungen und Gruppensitzungen zur Auffrischung des Verkehrswissens auch Beratung und Schulung zur Kompensation altersbedingter Einschränkungen sowie zum Nutzen ausgewählter Fahrerassistenzsysteme.

Für die Evaluationsstudie wurde ein Vorher-Nachher-Mess-Design mit 30 Teilnehmern realisiert. Kriterium für den Gesamterfolg des Trainingskonzepts war der Vorher-Nachher-Vergleich der Fahrkompetenz sowie der subjektiven Bewertungen durch Teilnehmer, Fahrlehrer und Psychologen. Laut Studie verbesserte sich die Fahrkompetenz der Senioren durch die Trainingsteilnahme deutlich. Zudem bewerteten die Fahrlehrer das Trainingskonzept als nützlich und praktikabel. Die Ergebnisse zeigen, dass die Teilnehmer mit den Trainingsmaßnahmen sehr zufrieden waren und diese als sehr hilfreich einschätzten. Somit erweist sich das Trainingskonzept laut BAST als vielversprechend für einen Einsatz über die Projektarbeit hinaus.

Für die Evaluationsstudie wurde ein Vorher-Nachher-Mess-Design mit 30 Teilnehmern realisiert. Kriterium für den Gesamterfolg des Trainingskonzepts war der Vorher-Nachher-Vergleich der Fahrkompetenz sowie der subjektiven Bewertungen durch Teilnehmer, Fahrlehrer und Psychologen. Laut Studie verbesserte sich die Fahrkompetenz der Senioren durch die Trainingsteilnahme deutlich. Zudem bewerteten die Fahrlehrer das Trainingskonzept als nützlich und praktikabel. Die Ergebnisse zeigen, dass die Teilnehmer mit den Trainingsmaßnahmen sehr zufrieden waren und diese als sehr hilfreich einschätzten. Somit erweist sich das Trainingskonzept laut BAST als vielversprechend für einen Einsatz über die Projektarbeit hinaus.

Der Bericht zum Projekt ist unter www.bast.de abrufbar.

4. Termine und Hinweise

10. Deutsche Konferenz für Mobilitätsmanagement

Am 14. und 15. April 2021 findet die 10. Deutsche Konferenz für Mobilitätsmanagement (DECOMM) zum Thema „Mobilität und Wohnen in Stadt und Land“ im digitalen Format statt. Die Konferenz richtet sich an Mobilitätsanbieter sowie an Akteure aus der Stadt- und Verkehrsplanung, der Kommunal- und Landesverwaltung, der Politik, der Wirtschaft, der Wissenschaft und aus Bildungseinrichtungen. Mit der Konferenz wird das Ziel verfolgt, Handlungsempfehlungen zur Förderung des Mobilitätsmanagements zu entwickeln. Mitveranstalter der DECOMM 2021 sind das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr sowie die Landeshauptstadt München.

Weitere Informationen zum Programm und zu den Anmeldemodalitäten finden Sie unter depomm-ev.de.

7. Nationaler Radverkehrskongress



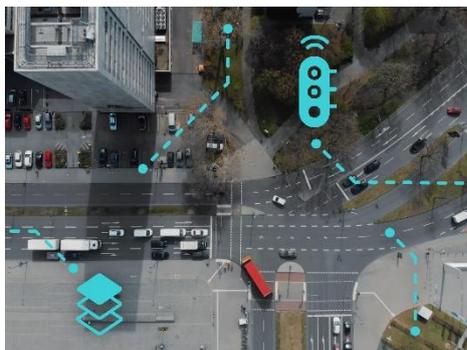
© adobe.stock/Chicco DodiFC

Am 27. und 28. April 2021 findet der 7. Nationale Radverkehrskongress (NRVK) digital statt. Der Kongress soll die Möglichkeit geben, sich mit anderen Teilnehmern auszutauschen. Geplant ist ein informatives Kongressprogramm mit nationalen und internationalen Experten. Zu den Programmpunkten zählt auch die Vorstellung des neuen Nationalen Radverkehrsplanes 3.0.

Der NRVK ist der größte Kongress für den Radverkehr in Deutschland und wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Zusammenarbeit mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) der Freien und Hansestadt Hamburg ausgerichtet.

Weitere Informationen zur Veranstaltung sind unter www.nationaler-radverkehrskongress.de abrufbar.

Deutscher Mobilitätspreis 2021



© Deutscher Mobilitätspreis

Unter dem Motto „intelligent unterwegs: Daten machen mobil.“ suchen die Initiative „Deutschland – Land der Ideen“ und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen des Deutschen Mobilitätspreises innovative Projekte und kreative Ideen, die das Potenzial von Daten, Datenaustausch und -veredelung für die künftige Mobilität nutzen. Wie können geteilte Daten helfen, bedarfsgerechtere Mobilitätsangebote zu schaffen? Wie müssen Daten gebündelt werden, um Lieferketten zu optimieren und die Kapazitäten noch effizienter zu nutzen? Welche Änderungen der Verkehrsströme werden aufgrund von Homeoffice dauerhaft bleiben und wie kann diesen Veränderungen begegnet werden?

den?

Zum einen gibt es den Best-Practice-Wettbewerb für bereits erfolgreich umgesetzte Leuchtturmprojekte und erstellte Prototypen. Teilnehmen können hierbei Städte und Gemeinden sowie Unternehmen, Universitäten und Forschungsinstitutionen, die ihren Sitz in Deutschland haben. Eine Expertenjury wählt die zehn innovativsten Best-Practice-Projekte. Zum anderen gibt es den Ideenwettbewerb, an dem sich alle Bürger beteiligen können. Gesucht werden kreative Impulse und Visionen zum Wettbewerbsthema. Die besten drei Ideen werden mit einem Gesamtpreis von 6.000 Euro prämiert.

Die Bewerbungsfrist endet am 29. März 2021. Weitere Informationen sind unter www.deutscher-mobilitätspreis.de abrufbar.

5. Das Interview des Monats



Unser Interviewpartner ist Hendrik Schreiber. Als erster Vorsitzender des Fahrlehrer-Verbands Land Brandenburg e. V. setzt er sich für eine sichere Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer ein. In seiner Fahrschule in Brandenburg an der Havel fördert er nicht nur den Kompetenzerwerb der Fahrschüler, sondern auch den Kompetenzerhalt erfahrener Verkehrsteilnehmer. Seit über fünf Jahren ist Herr Schreiber aktives Mitglied in der Lenkungsgruppe „Mensch und Umfeld“ des Forums Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg. Darüber hinaus wirkte er an der Erprobung von eLBe mit (siehe Artikel oben).

© Hendrik Schreiber

Netzwerk Verkehrssicherheit: Welcher Ihrer bisherigen Beiträge zur Verkehrssicherheit erfüllt Sie mit besonderer Freude?

Hendrik Schreiber: Ich bin selbst ein leidenschaftlicher Motorradfahrer. Daher liegt mir dieses Thema sehr am Herzen und so habe ich gemeinsam mit der hiesigen Außenstelle der DEKRA in Brandenburg an der Havel den Motorrad-Sicherheitstag „Fit für die Saison“ initiiert. Es erfüllt mich mit besonderem Stolz, dass sich das Treffen über die Stadtgrenzen von Brandenburg an der Havel hinaus etabliert hat und zu einem Ereignis mit über 100 Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern gewachsen ist. Wir bieten auf dem Treffen Sicherheitsübungen an, um Fahrkompetenzen wieder zu reaktivieren, die über die Winterpause verloren gehen. Außerdem



© Hendrik Schreiber

führt die DEKRA Technik-Checks für Motorräder durch und das Deutsche Rote Kreuz klärt darüber auf, was bei Unfällen mit Motorradfahrenden zu beachten ist: Hier geht es beispielsweise um die Frage, ob der Helm entfernt werden soll oder nicht. Auch in diesem Jahr führen wir das Treffen wieder in Brandenburg an der Havel durch, und zwar am Sonntag, dem 25. April 2021.

Netzwerk Verkehrssicherheit: Warum engagieren Sie sich in der Verkehrssicherheitsarbeit?

Hendrik Schreiber: Als Fahrlehrer bin ich aufgrund meiner Tätigkeit eng mit Fragen der Verkehrssicherheit verbunden. Aber ich sehe mich nicht nur als Vertreter klassischer Kraftfahrzeuge. Ich denke vielmehr, dass Mobilität zu den Kernbereichen unserer Gesellschaft gehört. Hierbei steht ein kooperatives Miteinander zwischen Kraftfahrzeugführenden, Radfahrenden und zu Fuß Gehenden im Vordergrund. Daher richtet sich mein Engagement in der Verkehrssicherheit auch auf das gesamte Portfolio der Mobilität. So unterstütze ich beispielsweise gern „Kleine Adler für sichere Schulwege“ (das vom Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg initiierte Projekt richtet sich an Kinder der 5. und 6. Klassen; Anmerkung der Redaktion) oder kläre Kinder und Jugendliche zusammen mit der Verkehrswacht über die Gefahren des toten Winkels auf. Die Projekte mit den Kindern und Jugendlichen sind eine tolle Erfahrung!

Darüber hinaus setze ich mich sehr für Projekte zur Förderung der Verkehrssicherheit älterer Verkehrsteilnehmender ein. In Gruppen und Vereinen, in denen ältere Menschen sich treffen – von Radfahrgruppen über Angelvereine bis hin zu verschiedenen Institutionen – wird häufig über Mobilität gesprochen. Viele sind unsicher, welche Verkehrsregeln in den letzten Jahren geändert wurden. Einige fragen sich auch generell, ob sie noch sicher selbstständig unterwegs sind. Da setze ich an und tausche mich mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern über verschiedene risikobehaftete Verkehrssituationen aus und erkläre neue Verkehrsregeln. Hier schließt sich natürlich auch der Kreis zu meinem Beruf als Fahrlehrer.

Zudem setzen wir uns als Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer auch übergreifend für die Verkehrssicherheit ein, indem wir uns beispielsweise im Forum Verkehrssicherheit engagieren oder unser Wissen in die Entwicklung neuer Verkehrssicherheitskonzepte einbringen. So war es für mich auch eine Selbstverständlichkeit, bei der Gestaltung eines Tages der Elektromobilität durch das Forum Verkehrssicherheit in der Verkehrswacht Bernau mitzuwirken.

Netzwerk Verkehrssicherheit: Woher nehmen Sie Ihre Ideen und Ihre Inspiration für Ihre Arbeit in der Verkehrssicherheit?

Hendrik Schreiber: An erster Stelle steht bei mir die einfache Freude an der Mobilität. Ich erachte es als ein hohes Gut, die Möglichkeit zu haben, einfach und vor allem sicher von A nach B zu kommen. „Sicher“ bedeutet hier für mich, nicht nur das eigene Leben, sondern vor allem auch das Leben der anderen zu schützen. Ich möchte persönlich dazu beitragen, dass wir die Vision Zero irgendwann erreichen. Jeder Unfall mit Verletzten oder gar Getöteten verursacht unvorstellbares Leid. Dies zu mindern, ist mir eine unerschöpfliche Motivation.

Netzwerk Verkehrssicherheit: Was kann jeder einzelne für die Verkehrssicherheit tun?

Hendrik Schreiber: Es geht sicherlich zuvorderst darum, ein allgemeingültiges Verständnis für Mobilität zu entwickeln: Mobilität ist ein hohes Gut, das jeder Mensch lange nutzen möchte. Damit dies gelingt, müssen alle aufeinander Rücksicht nehmen und sich selbst auch mal ein Stück zurücknehmen. Das steht schon im häufig zitierten Paragraph 1 der StVO. Nett miteinander umgehen würde die Sicherheit für alle erhöhen. Und: Es kostet noch nicht einmal Geld!

Ein anderes Thema ist das lebenslange Lernen. Die Fahrerlaubnis wird nur einmal im Leben erworben, aber die Verkehrsregeln ändern sich stetig. Auch technische Entwicklungen wie Fahrerassistenzsysteme bewirken, dass jede Fahrerin und jeder Fahrer am Ball bleiben muss, um dauerhaft sicher unterwegs zu sein. Darüber hinaus können Kompetenzen verloren gehen. Deshalb sollte man gelegentlich Fahrsicherheitstrainings besuchen, um selten genutzte Kompetenzen zu erhalten und zu verbessern.

Netzwerk Verkehrssicherheit: Wenn Sie genügend Geld und Macht hätten: Welche Verkehrssicherheitsmaßnahme würden Sie umsetzen?

Hendrik Schreiber: Ich würde an der Infrastruktur ansetzen: Städte sind nun mal historisch gewachsen und können nicht von heute auf morgen umgebaut werden. Aber es müsste Geld in die Hand genommen werden, um nach und nach die Infrastruktur – z. B. Radwege – auszubauen sowie eine erhöhte Rechtssicherheit durch klare Fahrbahnmarkierungen und Beschilderungen zu schaffen. Manche Verkehrsbereiche sind baulich so unklar, dass erst Rechtsanwälte Klarheit schaffen müssen. Infrastruktur muss daher so aus- bzw. umgebaut werden, dass sie rechtssicher ist und so wesentlich zur Unfallfreiheit beiträgt.

Netzwerk Verkehrssicherheit: Wenn Sie an den Verkehr der Zukunft denken: Was bereitet Ihnen Sorge?

Hendrik Schreiber: Zum einen denke ich an die zunehmende Aggressivität, die wir leider auch in anderen Bereichen der Gesellschaft spüren. Der Straßenverkehr ist schließlich ein Teil der Gesellschaft und daher ist auch das Verhalten der Menschen im Straßenverkehr stets ein Spiegelbild der Gesellschaft. Zum anderen möchte ich nochmal an die älteren Verkehrsteilnehmenden erinnern: Es ist der sehnlichste Wunsch vieler Menschen, die eigene Mobilität möglichst lange zu erhalten. Wir müssen uns überlegen, wie wir Programme entwickeln und damit die Älteren erreichen können, um sie soweit zu unterstützen, dass sie so lange wie möglich sicher mobil bleiben. Wenn wir das nicht schaffen, werden wir zukünftig immer mehr Unfälle und mehr Verletzte zu beklagen haben.

Schließlich bereitet mir auch die Zunahme von automatisierten Fahrerassistenzsystemen Sorge: Werden wir es schaffen, dass die Systeme so gestaltet werden, dass Fehlfunktionen ausbleiben und auch in Mischverkehren eine hohe Sicherheit erreicht werden kann? Es ist zu bedenken, dass für eine gewisse Übergangszeit sowohl automatisierte als auch nicht-automatisierte Fahrzeuge auf den Straßen

unterwegs sein werden. Und vor allem gibt es natürlich immer noch zu Fuß Gehende, um nur ein Beispiel zu nennen. Weiterhin muss bedacht werden, dass die Fahrerinnen und Fahrer auch darin geschult werden müssen, wie die Fahrerassistenzsysteme genutzt werden können. Schließlich müssen Fragen der IT-Sicherheit beantwortet werden: Wie werden Updates eingespielt? Wie kann Fremdzugriff ausgeschlossen werden?

Netzwerk Verkehrssicherheit: Wenn Sie an den Verkehr der Zukunft denken: Was bereitet Ihnen Hoffnung?

Hendrik Schreiber: Meine Hoffnung ist, dass sich die Erkenntnis durchsetzt, dass Mobilität etwas Schützenswertes ist und der Stellenwert der Mobilität anerkannt wird. Ich blicke aber auch sehr hoffnungsvoll auf die sehr vielen alternativen Systeme, über die nachgedacht wird. Hierbei denke ich nicht nur an alternative Antriebssysteme, sondern auch an ganz neue Ansätze, wie Fragen der Mobilität gelöst werden können. Hierzu muss man auch in der Mobilität über den Tellerrand schauen. Wir sind hierzulande oft noch sehr auf die Fahrbahnen von Straßen konzentriert. Ich finde aber auch alternative Ideen spannend, wie beispielsweise die Nutzung von Seilbahnen für die Alltagsmobilität in Städten in Südamerika. In dem Zusammenhang denke ich an ein Buch zurück, das ich als Kind verschlungen habe und welches sich mit dem Verkehr im Jahr 2000 beschäftigt hat. Damals, Ende der 1970er Jahre, träumte man davon, dass im Jahr 2000 Fahrzeuge wie in einer Rohrpost unterwegs sind – und natürlich alle in der Stadt hin und her fliegen. Diese Spannung auf das, was noch kommen mag, ist immer noch da: Ich bin gespannt, welche neuartigen Systeme noch kommen, an die wir heutzutage noch gar nicht richtig denken.

Vor allem glaube ich daran und hoffe, dass die Menschheit sich bemühen wird, dass die Mobilität immer sicherer und nutzerfreundlicher wird.

Netzwerk Verkehrssicherheit: Herr Schreiber, wir bedanken uns für das Interview!

Das Interview führte Raik Dusin.

Haftungsausschluss

Die Mitarbeiter des Projekts „Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg“ haben den Newsletter mit großer Sorgfalt erstellt. Alle Inhalte sind zur allgemeinen Information bestimmt und stellen keine geschäftliche, rechtliche oder sonstige Beratungsdienstleistung dar. Ein Anspruch auf Vollständigkeit besteht nicht. Das „Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg“ übernimmt keine Gewähr und haftet nicht für etwaige Schäden materieller oder ideeller Art, die durch Nutzung der Informationen verursacht werden, soweit sie nicht nachweislich durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit verschuldet sind. Für die Inhalte von verlinkten Internetseiten ist das „Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg“ nicht verantwortlich. Für die Angebote Dritter wird keine Haftung übernommen.

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 Personen jeden Geschlechts gemeint sind.

Impressum

Der Newsletter ist kostenfrei und erscheint monatlich. Für weiterführende Informationen, aber auch für Anregungen und Kritik wenden Sie sich bitte an die Netzwerker:

Bereiche Nord-Ost und Nord-West

E-Mail: raik.dusin@ifk-potsdam.de, andrina.loewe@ifk-potsdam.de; Tel.: +49 (0)33055 – 23 91 62

Bereich Süd

E-Mail: erik.schubert@ifk-potsdam.de, carolin.bablich@ifk-potsdam.de; Tel.: +49 (0)355 – 12 15 919

Weitere Informationen zum Projekt „Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg“:

www.netzwerk-verkehrssicherheit.de

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

Newsletter abbestellen:

Wenn Sie diesen Newsletter in Zukunft nicht mehr erhalten möchten, antworten Sie bitte auf diese E-Mail mit dem Betreff „Newsletter abbestellen“.