



Newsletter Netzwerk Verkehrssicherheit

Ausgabe 5 | Mai 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

- ADAC und BTU forschen zur Antriebswende

2. Blick über die Landesgrenze

- Nationaler Radverkehrsplan – Bundesregierung beschließt Strategie zur Förderung des Radverkehrs
- „Pakt für Verkehrssicherheit“ auf der 1. Nationalen Verkehrssicherheitskonferenz vorgestellt
- Gaffen tötet – Johanniter warnen mit deutlicher Botschaft
- DVW fordert mehr Aufklärung und Fahrtrainings für Pedelecs
- Unfallbilanz E-Scooter 2020 veröffentlicht
- Künstliche Intelligenz soll Stresslevel von Fahrern messen

3. Lesens- und Sehenswertes rund um die Verkehrssicherheit

- Netzwerk Verkehrssicherheit veröffentlicht interaktives Verkehrsquiz für Radfahrer
- Netzwerk Verkehrssicherheit bietet Lehrerbegleitheft für „BMX Heroes II“ an
- UDV untersucht Maßnahmenprogramme gegen Baumunfälle

4. Termine und Hinweise

- #AgoraStadtgespräch 2021
- Tag der Verkehrssicherheit steht unter dem Leitmotiv „#VisionZero in ländlichen Räumen“
- Fahrradakademie des Difu startet Umfrage zur Radverkehrsförderung
- BG Verkehr fördert betriebliche Verkehrssicherheitskonzepte

5. Das Interview des Monats

- Jörg Ortlepp, Leiter des Bereichs Verkehrsinfrastruktur bei der Unfallforschung der Versicherer

Wir wünschen viel Vergnügen beim Lesen!

Ihre Netzwerker

Carolin Bablich, Raik Dusin, Andrina Loewe und Erik Schubert

1. Aus den Brandenburger Landkreisen

ADAC und BTU forschen zur Antriebswende



© pexels.com/incusion

Bis 2035 plant die Bundesregierung einen Neuwagenmarkt ohne Verbrennungsmotoren für einen Straßenverkehr ohne den Einsatz von Benzin und Diesel. Vor diesem Hintergrund beschäftigen sich der Regionalclub ADAC Berlin-Brandenburg und die Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg (BTU) mit der Erforschung alternativer klimafreundlicher Kraftstoffe und optimierter Fahrzeugantriebe, um Nachhaltigkeit und Umweltschutz im Straßenverkehr zu stärken. Karsten Schulze vom technischen Vorstand des Regionalclub ADAC Berlin-Brandenburg unterstreicht die Bedeutung des Forschungsprojekts: „Millionen Verbrenner sind auf deutschen Straßen unterwegs und haben noch eine lange Lebensdauer vor sich. Wenn die Klimaschutzziele im Verkehr erreicht werden sollen, braucht es eine Lösung für diesen Bestand. Diese wollen wir gemeinsam mit der BTU finden.“

Nach Ansicht der Kooperationspartner könnten Fahrzeuge mit Elektroantrieb allein die Transformation zu einem vollständig Kohlenstoffdioxid-neutralen Verkehr (noch) nicht gewährleisten. Daher bedürfe es einer offen geführten Debatte, welche Rolle verschiedene Kraftstoffe im motorisierten Individualverkehr zukünftig spielen sollen. Eine mögliche Lösung sehen die Projektpartner in der Forschung an der „Power-to-X-Technologie“ für eine Kohlenstoffdioxid-neutrale Energieerzeugung und -speicherung, z. B. mithilfe synthetischer Kraftstoffe auf Grundlage von „grünem“ Wasserstoff.

Weiterführende Informationen erhalten Sie unter www.b-tu.de.

2. Blick über die Landesgrenze

Nationaler Radverkehrsplan – Bundesregierung beschließt Strategie zur Förderung des Radverkehrs

Der neue Nationale Radverkehrsplan (NRVP 3.0) wurde am 21. April 2021 vom Bundeskabinett beschlossen. Der NRVP beinhaltet vielfältige Empfehlungen für Länder und Kommunen, die im Rahmen der föderalen Aufgabenteilung für die Umsetzung des NRVP zuständig sind. Die Empfehlungen gliedern sich acht Leitzielen unter, mithilfe derer der Radverkehr attraktiver und sicherer werden soll. Insbesondere sollen die Infrastruktur ausgebaut und die Angebote besser vernetzt werden, um die Nutzungshäufigkeit von Fahrrädern sowohl im privaten als auch im beruflichen Umfeld zu erhöhen.

Neben den übergeordneten Leitzielen werden im NRVP auch einige konkrete Maßzahlen festgelegt, die bis 2030 erreicht werden sollen. So soll die Anzahl jährlich gefahrener Wege pro Person von 120 auf 180 Wege erhöht und zugleich die durchschnittliche Länge von 3,7 km auf 6,0 km gesteigert werden (Basisjahr 2017). Parallel soll die Zahl der im Verkehr getöteten Radfahrer um 40 Prozent (Basisjahr 2019: 445 Getötete) gesenkt werden. Darüber hinaus sollen sich laut NRVP 75 Prozent der Radfahrer im Verkehr sicher fühlen. Die Qualität der Fahrradmitnahme in Bahnen und Bussen soll von 50 Prozent der Nutzer als positiv bewertet werden.

Die Ziele sollen insbesondere durch finanzielle Förderungen verschiedener Maßnahmen erreicht werden. Hierzu heißt es, dass sich die finanzielle Förderung von Bund, Ländern und Kommunen „perspektivisch an rund 30 Euro je Person und Jahr orientieren“ und „eine Verdopplung der Fördermittel geprüft“ werden sollen (NRVP 3.0, S. 25). Bis zum Jahr 2023 sind rund 11 Euro je Person und Jahr geplant.

Mehr Informationen finden Sie unter www.bmvi.de.

„Pakt für Verkehrssicherheit“ auf der 1. Nationalen Verkehrssicherheitskonferenz vorgestellt



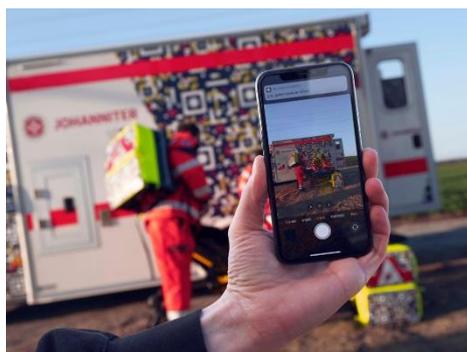
© pixabay/truthseeker08

Am 04. Mai 2021 fand die erste Nationale Verkehrssicherheitskonferenz unter der Leitung des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer statt. Die digitale Veranstaltung stand unter dem Motto „Sichere Mobilität – Jeder trägt Verantwortung, alle machen mit“. Dabei wurde unter anderem der „Pakt für Verkehrssicherheit“ vorgestellt. Mit dem Pakt haben Bund, Länder und Kommunen eine gemeinsame Strategie zur Verkehrssicherheit beschlossen. Im Zentrum steht die „Vision Zero“. Hierzu soll die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 um 40 Prozent reduziert und die Zahl der Schwerverletzten signifikant gesenkt werden. Darüber hinaus wurden zwölf Handlungsfelder festgelegt, die mit dem Unfallgeschehen, der gesellschaftlichen Relevanz und den zukünftigen Herausforderungen der Mobilität begründet werden.

Mit dem Pakt soll die Nutzung von Synergieeffekten gefördert werden. Bund, Länder und Kommunen haben sich mit der Strategie verpflichtet, geeignete Maßnahmen in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich zu erarbeiten, um zur Zielerreichung beizutragen. Aber auch Verbände und Unternehmen sollen sich als maßgebliche Akteure angesprochen fühlen.

Weiterführende Informationen sind unter www.bmvi.de abrufbar.

Gaffen tötet – Johanniter warnen mit deutlicher Botschaft



© André Wagenzik/dpa

Unfälle und Rettungseinsätze werden von Schaulustigen häufig nicht nur beobachtet, sondern oftmals auch gefilmt. Die Johanniter-Unfall-Hilfe geht davon aus, dass bei jedem Unfall durchschnittlich 26 sogenannte „Gaffer“ anwesend sind. In vielen Fällen werden die Rettungseinsätze dabei sogar behindert und damit Leben gefährdet. Seit dem 1. Januar 2021 gilt daher laut § 201a des Strafgesetzbuches, dass das Fotografieren oder Filmen eines Unfalls mit einer Freiheitsstrafe von bis zu zwei Jahren geahndet werden kann.

Die Johanniter-Unfall-Hilfe möchte den Gaffern aufzeigen, welche Konsequenzen ihr Handeln haben kann. Filmt ein Gaffer zukünftig einen Rettungseinsatz, erscheint auf dem Smartphone-Display ein rot und blau blinkendes Fenster mit der Botschaft: „Stopp! Gaffen tötet! Du behinderst Rettungskräfte und machst dich strafbar“. Dies wird durch die Nutzung von QR-Codes ermöglicht, die auf der Kleidung, den Rettungstaschen und den Rettungswagen angebracht werden. Sobald jemand ein Foto vom Rettungseinsatz machen möchte, erkennt das Smartphone den QR-Code und öffnet die Webadresse www.gaffen-toetet.de, auf der sich die oben genannte Botschaft befindet. Die Idee hierfür entstammt der Kreativagentur Scholz & Friends.

In den kommenden Monaten wird das Projekt unter wissenschaftlicher Begleitung in Berlin erprobt. Hierbei sollen Erfahrungen gesammelt werden, wie wirksam das Projekt ist und wie eine größere Reichweite erzielt werden kann. Es werden explizit auch andere Rettungsdienstorganisationen aufgefordert, sich an der Umsetzung des Projekts zu beteiligen.

Mehr Informationen finden Sie unter www.johanniter.de und www.youtube.com.

DVW fordert mehr Aufklärung und Fahrtrainings für E-Bikes



© pexels.com/Markus_Spiske

Seit dem Beginn der Corona-Pandemie ist ein deutlicher Anstieg des Radverkehrs zu verzeichnen: Mehr Menschen sind mit dem klassischen Fahrrad oder dem E-Bike unterwegs. Infolgedessen hat sich auch die Zahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrern deutlich erhöht. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) verunglückten im Jahr 2020 insgesamt 142 Personen auf einem E-Bike tödlich. Das entspricht einem Anstieg von mehr als 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahr (118 Personen).

Die Deutsche Verkehrswacht (DVW) fordert mit Blick auf die Unfallzahlen die Nutzer dazu auf, sich beim Erwerb eines Elektrofahrrades detaillierter über die besonderen Fahreigenschaften zu informieren. Fachhändler sollten eine ausführliche Einweisung in Funktion und Handhabung sowie Probefahrten anbieten. Darüber hinaus wird empfohlen, zusätzliche individuelle Fahrtrainings zu absolvieren. Das Tragen eines Helmes sollte obligatorisch sein.

DVW-Präsident Prof. Kurt Bodewig appelliert: „Nicht nur E-Bikes sind seit einigen Jahren im Aufwärtstrend, sondern leider auch die Unfallzahlen. Besonders ältere Menschen, die das Radfahren für sich neu entdecken, haben anfängliche Schwierigkeiten mit dem Elektroantrieb. Wir brauchen hier mehr Aufklärung und fahrpraktische Angebote, aber natürlich auch eine sichere Verkehrsumgebung.“

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.deutsche-verkehrswacht.de.

Unfallbilanz E-Scooter 2020 veröffentlicht



© pexels.com/Markus_Spiske

Nach den vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) gab es im Jahr 2020 in Deutschland 2.155 Unfälle mit E-Scootern mit Personenschaden. Dabei verunglückten 5 Menschen tödlich, 386 wurden schwer verletzt und 1.907 erlitten leichte Verletzungen. Mehr als 80 Prozent der verletzten bzw. getöteten Personen waren die E-Scooter-Fahrer selbst. Die meisten Unfälle mit E-Scootern ereigneten sich in den bevölkerungsreichsten Bundesländern Nordrhein-Westfalen (566) und Bayern (334). Das geringste Unfallaufkommen wiesen die Länder Mecklenburg-Vorpommern (16) und Thüringen (11) auf. In Brandenburg verunglückten insgesamt 28 Personen, von denen 6 Personen schwer und 22 leicht verletzt wurden. Bundesweit waren bei rund drei von vier Unfällen mit Personenschaden (72,1 %, 1.553 Unfälle) die E-Scooter-Fahrer hauptverantwortlich. Davon verloren ca. 644 Fahrer die Kontrolle über ihr Fahrzeug, ohne dass ein weiterer Verkehrsteilnehmer involviert war („Alleinunfälle“). Als häufigste Unfallursachen wurden Alkoholeinfluss (18,3 %) sowie die unsachgemäße Nutzung der Fahrbahn beziehungsweise das Fahren auf dem Gehweg (16,6 %) ermittelt. Etwa ein Drittel der verunglückten E-Scooter-Fahrer war unter 25 Jahre alt.

Weitere Informationen finden Sie unter www.destatis.de.

Künstliche Intelligenz soll Stresslevel von Berufsfahrern messen

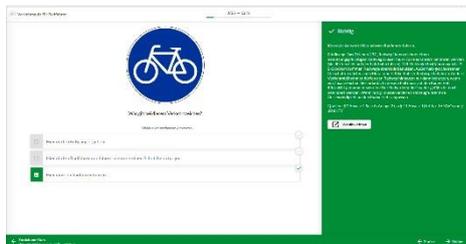
Beschäftigte in Transport- und Fahrberufen sind häufig hohem Stress ausgesetzt. Es fehlen jedoch empirische Daten, um zielgerichtete Verbesserungsmöglichkeiten zu identifizieren, um das Stresslevel zu senken. An dieser Problematik setzt das Projekt „Künstliche Intelligenz für gesunde Arbeit in Transport-

und Fahrberufen“ (KARAT) an. Das Ziel des Projekts ist die Entwicklung eines Tools, um die persönlichen Belastungen in Fahrberufen genau zu erfassen und zu analysieren. Damit soll eine fundierte Grundlage für Handlungsempfehlungen zur Stressreduktion geschaffen werden, um sowohl die rund 1,5 Millionen Beschäftigten als auch die Unternehmen zu unterstützen. Erfasst werden sollen demografische Daten, Fahrdaten, physiologische Reaktionen sowie öffentliche Daten zu externen Einflüssen (z. B. Wetter, Verkehrslagen). Mithilfe maschinellen Lernens sollen diese Daten analysiert werden. Das Projekt KARAT wird vom Institut für Logistik- und Dienstleistungsmanagement (ild), der Hochschule für Berufstätige (FOM) zusammen mit der Universität Bremen, der Universität Duisburg-Essen, der Universität Hohenheim, dem Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen e. V., der Duisburger Hafen AG (Duisport), der Sherwood GmbH und der DiaLog GmbH durchgeführt. Es wird im Rahmen der Initiative „Neue Qualität der Arbeit“ (INQA) vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) gefördert. Die Projektlaufzeit beträgt drei Jahre und endet am 31.12.2023.

Mehr Informationen finden Sie unter www.fom-blog.de.

3. Lesens- und Sehenswertes rund um die Verkehrssicherheit

Netzwerk Verkehrssicherheit veröffentlicht interaktives Verkehrsquiz für Radfahrer



© IFK – QuizAcademy.de

Neben dem praktischen Fahrvermögen gehört zu einer sicheren Verkehrsteilnahme auch ein umfangreiches theoretisches Wissen: Welche Bedeutung haben unterschiedliche Verkehrsschilder? Wer hat Vorfahrt? Wie verhalte ich mich, wenn mir ein Auto aus einer Einfahrt rückwärtsfahrend entgegenkommt? Das Netzwerk Verkehrssicherheit bietet mit seinem „Verkehrsquiz für Radfahrer“ Grundschulern die Möglichkeit, sich spielerisch auf die Radfahrprüfung vorzubereiten oder das eigene Wissen aufzufrischen. Das Verkehrsquiz inklusive des Lösungsblatts gibt es seit längerer Zeit in gedruckter und digitaler Fassung. Nun wird das Angebot mithilfe der Plattform QuizAcademy durch eine interaktive Fassung erweitert: Unter business.quizacademy.io können Interessierte die neue Version abrufen, die neben Fragen, Antwortmöglichkeiten und Lösungen auch weiterführende Erklärungen, Hintergründe und Quellenlinks enthält. Die Auswertung der jeweiligen Quizfragen erfolgt direkt nach der Beantwortung. Nach Lösung aller Aufgaben wird dem Nutzer sein Gesamtergebnis angezeigt und berechnet, wieviel Prozent der Fragen richtig beantwortet wurden.

QuizAcademy ist eine durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie (MWAE) geförderte Lernplattform, mit der Lehrkräfte, Dozenten und Unternehmen Quiz und Karteikarten selber online erstellen, verbreiten und analysieren können. Lernende können direkt per App oder Browser auf die bereitgestellten Inhalte zugreifen. So ist das Lernen zeit- und ortsunabhängig sowie auch offline möglich.

QuizAcademy ist eine durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie (MWAE) geförderte Lernplattform, mit der Lehrkräfte, Dozenten und Unternehmen Quiz und Karteikarten selber online erstellen, verbreiten und analysieren können. Lernende können direkt per App oder Browser auf die bereitgestellten Inhalte zugreifen. So ist das Lernen zeit- und ortsunabhängig sowie auch offline möglich.

Netzwerk Verkehrssicherheit bietet Lehrerbegleitheft für „BMX Heroes II“ an

Kinder und Jugendliche sind bei der Teilnahme am Straßenverkehr als Radfahrer besonderen Risiken ausgesetzt: Eine altersbedingt hohe Sorglosigkeit und Ablenkbarkeit sowie mangelnde Kenntnis und Akzeptanz der Verkehrsregeln erhöhen die Gefahr zu verunfallen und dabei verletzt oder sogar getötet zu werden. Das Projekt „BMX Heroes“ soll zur Mobilitätsbildung im schulischen Kontext beitragen. Durch die Einbindung von Themen der Verkehrssicherheit in eine altersgerechte, unterhaltsame Geschichte sollen Schüler der Jahrgangsstufen 5 bis 6 (Teil I) und 7 bis 8 (Teil II) zu einem verantwortungs- und sicherheitsbewussten Verhalten im Straßenverkehr motiviert werden. Mithilfe der zugehörigen



© IFK

Lesetagebücher sollen gleichzeitig wichtige Kompetenzen der Fächer Deutsch und Kunst gefördert werden. Somit bieten sich vielfältige Einsatzmöglichkeiten im regulären Unterricht oder in einer schulischen Projektwoche.

Das nun veröffentlichte Begleitheft für Lehrkräfte soll den Einsatz von „BMX Heroes Story II“ in der Schule erleichtern und unterstützen. Es enthält Hintergrundinformationen zum Projekt sowie eine Übersicht zu den im Lesetagebuch adressierten Kompetenzbereichen des Rahmenlehrplans für Berlin und Brandenburg. Darüber hinaus enthält das Begleitheft Beispiellösungen für die Aufgaben des Lesetagebuchs, Rätselvorlagen sowie eine Vorlage für einen Test zum Leseverständnis (inkl. Beispiellösungen).

Bei Interesse können Sie sich gern an uns wenden (Kontaktinformationen finden Sie auf der letzten Seite dieses Newsletters).

UDV untersucht Maßnahmenprogramme gegen Baumunfälle



© adobe.stock/L_candy1812

Zielstellung des Forschungsprojektes „Evaluation von Maßnahmenprogrammen ausgewählter Bundesländer gegen Baumunfälle“ der Unfallforschung der Versicherer (UDV) war es, verkehrspolitische Strategien sowie Sicherheitsprogramme zur Vermeidung von Baumunfällen in den einzelnen Bundesländern systematisch zu erfassen und deren Wirksamkeit zu bewerten. Hierfür wurden zunächst Gespräche mit den Straßenbauverwaltungen der 13 Flächenländer (ohne Berlin, Bremen und Hamburg) geführt. Aus diesen Informationen wurden Darstellungen zur zeitlichen Entwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit des jeweiligen Bundeslandes erstellt.

Zu den häufigsten Maßnahmen gegen Baumunfälle gehören

Fahrzeug-Rückhaltesysteme. Verkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, Markierungen und Kurventafeln wurden ebenfalls häufig eingesetzt.

Für die Überprüfung der Wirksamkeit der verwendeten Maßnahmen wurden Vorher-Nachher-Untersuchungen auf 75 Strecken durchgeführt. Im Ergebnis wurde eine Übersicht erstellt, in der die Wirksamkeit der untersuchten Maßnahmen hinsichtlich der Ziele „Baumunfälle verhindern“ und „Baumunfallfolgen mindern“ bewertet wurde. Als besonders wirksam bei der Verhinderung von Baumunfällen haben sich die Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, das Aufstellen von Fahrzeug-Rückhaltesystemen und das Aufstellen von Beschilderungen, welche die Linienführung verdeutlichen erwiesen. Weiterhin konnte eine deutliche Reduzierung im Unfallaufkommen durch das Erlassen von Überholverböten und Änderungen am Baumbestand erzielt werden. Darüber hinaus stellten sich Geschwindigkeitsbeschränkungen, das Aufbringen von Fahrstreifenmarkierungen zur Verdeutlichung der Linienführung sowie Kombinationen der genannten Maßnahmen als wirksam heraus. Insgesamt zeigten alle untersuchten Maßnahmen eine Wirksamkeit bezüglich des Ziels „Baumunfallfolgen mindern“. Unterschiedliche Fahrbahnbreiten und Baumabstände hatten keinen Einfluss auf die Wirksamkeit der Maßnahmen. Die Forscher schlussfolgern daher, dass auch in schmalen Querschnitten mit nah am Fahrbahnrand stehenden Bäumen wirksame Maßnahmen umsetzbar seien.

Der Forschungsbericht der UDV ist unter www.udv.de abrufbar.

#AgoraStadtgespräch 2021



© Agora

Am 09. Juni 2021 findet in der Zeit von 14:30 bis 17:50 Uhr das #AgoraStadtgespräch 2021 statt. Im Fokus der Veranstaltung steht die Frage, wie eine neue Bundesregierung die Mobilitätswende in den Städten stärken könnte. Wie sehen die Erfahrungen in Kommunen aus, insbesondere im Umgang mit dem öffentlichen Raum und dem öffentlichen Verkehr? Diese und weitere Fragen werden im Rahmen der Online-Veranstaltung diskutiert. Zu den Referenten zählen u. a. Prof. Dr. Uwe Schneidewind, Oberbürgermeister der Stadt Wuppertal, Katrin Eder, Beigeordnete und Dezernentin für Umwelt, Grün, Energie und Verkehr der Landeshauptstadt Mainz und Dr. Philine Gaffron, Verkehrs- und Mobilitätsforscherin am Institut für Verkehrsplanung und Logistik der Technischen Universität Hamburg.

Die Teilnahme ist kostenlos. Die Anmeldung ist möglich unter www.agora-verkehrswende.de.

Tag der Verkehrssicherheit steht unter dem Leitmotiv „#VisionZero in ländlichen Räumen“



© DVR

Am 19. Juni 2021 findet der Tag der Verkehrssicherheit statt, der in diesem Jahr unter dem Motto „#VisionZero in ländlichen Räumen“ steht. Damit trägt der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) dem Umstand Rechnung, dass jährlich über die Hälfte aller Verkehrsunfallopfer auf Landstraßen sterben.

Am Tag der Verkehrssicherheit können sich alle Interessierten beteiligen – egal ob Betrieb, Organisation, Schule, Kindertagesstätte, Verein oder Einzelperson. Pandemie-bedingt wird auf Veranstaltungen vor Ort verzichtet. Stattdessen ruft der DVR dazu auf, sich mit Postings und Hashtags auf den sozialen Medien zu beteiligen.

Aktuell befindet sich die Aktion für 2021 noch in der Vorbereitung. Alle Informationen sind unter www.tag-der-verkehrssicherheit.de abrufbar.

Fahrradakademie des Difu startet Umfrage zur Radverkehrsförderung

Mit einer noch bis zum 24. Mai 2021 laufenden Umfrage will die Fahrradakademie des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) herausfinden, welche Themen und Problemstellungen die Akteure der Radverkehrsförderung in Kleinstädten und im ländlichen Raum aktuell beschäftigen. Zur Verbesserung des Fortbildungsangebots der involvierten Akteure sollen mit der Umfrage Themenbereiche und Problemstellungen ermittelt werden, in denen ein Schulungsbedarf besteht. Angesprochen sind vor allem Verwaltungsmitarbeiter in Kommunen und Landkreisen, aber auch Interessierte und Engagierte aus anderen Institutionen mit Bezug zur Entwicklung des Radverkehrs im ländlichen Raum.

Interessierte können sich an der Umfrage unter www.difu2.com beteiligen.

BG Verkehr fördert betriebliche Verkehrssicherheitskonzepte

Für die Mitgliedsunternehmen der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) stellen Verkehrsunfälle einen gravierenden Unfallschwerpunkt dar. Deshalb fördert die BG Verkehr auch im Jahr 2022 Verkehrssicherheitskonzepte. Hierfür muss ein Mitgliedsunternehmen folgende Voraussetzungen erfüllen: Zum einen analysiert es Risiken sowie mögliche Unfallursachen und identifiziert so die Gefährdungssituationen für die Beschäftigten. Zum anderen leitet das



© BG Verkehr

Unternehmen aus der Gefährdungsbeurteilung Maßnahmen und Trainings zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ab, in die mindestens 60 Beschäftigte einbezogen werden. Beispiele für mögliche Maßnahmen sind laut BG Verkehr Fahrsicherheitstrainings, gezielte Trainings bestimmter Fahrmanöver, Optimierung von Abläufen in Transport und Verkehr, Schulungen zur Nutzung von Assistenzsystemen, Beratung zum Arbeitsweg sowie Kommunikationstrainings zur Reduzierung von Stress oder Ablenkung. Bewerben können sich Mitgliedsunternehmen mit mehr als 250 Beschäftigten bis zum 18. Juni 2021. Die maximale Förderung beträgt 30.000 Euro. Auch

kleinere Unternehmen können sich von der BG Verkehr unterstützen lassen. Sie fördert die Teilnahme an Fahrsicherheitstrainings.

Mehr zu den Förderbedingungen und dem Bewerbungsverfahren ist unter www.bg-verkehr.de abrufbar.

5. Das Interview des Monats



© GDV

Unser Interviewpartner ist Jörg Ortlepp. Seit 2008 leitet er den Bereich Verkehrsinfrastruktur bei der Unfallforschung der Versicherer im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. in Berlin. Herr Ortlepp ist Mitarbeiter in einer Vielzahl von Ausschüssen bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und leitet die Arbeitsausschüsse 2.5 „Radverkehr“ und 3.4 „Technische Fragen der Verkehrsordnung“. Zudem vertritt er die Unfallforschung im Beirat Radverkehr im BMVI sowie im Bund-Länder-Arbeitskreis Radverkehr. Herr Ortlepp ist darüber hinaus stellvertretender Leiter des Ausschusses „Verkehrstechnik“ beim Deutschen Verkehrssicherheitsrat und engagiert sich ferner als Mitglied der Lenkungsgruppe „Verkehrswege“ im Forum Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg.

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

Jörg Ortlepp: Die Antwort auf diese Frage fällt nicht leicht. Das liegt zum einen daran, dass mich jeder einzelne Beitrag mit Freude erfüllt, zum anderen aber auch daran, dass oftmals unser Beitrag nicht immer so einfach in seiner direkten Wirkung zu bestimmen ist und letztendlich oft eine Gemeinschaftsleistung aller Beteiligten ist. Ganz aktuell bin ich stolz darauf, dass unsere verschiedenen Studien zum Unfallgeschehen mit Radfahrenden dazu beitragen, dass die Regelwerke für die Radverkehrsinfrastruktur angepasst werden. So werden, um nur ein Beispiel zu nennen, zukünftig immer Sicherheitsräume zwischen auf der Fahrbahn markierten Radverkehrsanlagen und parkenden Fahrzeugen gefordert. Dadurch können viele „Dooring-Unfälle“ vermieden werden. Überhaupt freut es mich immer, wenn unsere Forschungen bei Verwaltung, Politik, Planern und Beteiligten beachtet werden und die Ergebnisse Eingang in Regelwerke, Empfehlungen oder Gesetze finden.

Netzwerk Verkehrssicherheit: Warum engagieren Sie sich in der Verkehrssicherheitsarbeit?

Jörg Ortlepp: Ich habe Bauingenieurswesen studiert und mich lange in einem Ingenieurbüro in Köln mit kommunaler Verkehrsplanung befasst, von stadtweiten Konzepten bis hin zur Ausführungsplanung. Ein Schwerpunkt war dabei immer der Fuß- und Radverkehr. Da bleibt es nicht aus, dass man sich sehr intensiv mit dem Thema „Verkehrssicherheit“ auseinandersetzt. Denn nur, wenn die Ver-

kehrsanlagen auch objektiv sicher sind, kann von erfolgreicher Förderung gesprochen werden. Abgesehen davon bin ich ganz persönlich der Auffassung, dass wir es uns gesellschaftlich nicht leisten können, stillschweigend jedes Jahr tausende Getötete und zigtausend Schwerverletzte zu tolerieren, nur um mobil zu sein.

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

Jörg Ortlepp: Zum einen beobachten wir sehr intensiv die Unfallstatistiken und schauen, wo es Ansatzpunkte für großes Verbesserungspotenzial gibt. Zum anderen sind wir bundesweit sehr gut mit den Akteuren in der Verkehrssicherheitsarbeit, z. B. beim DVR oder DVW, aber auch auf Ebene des Bundes, der Landesministerien und Kommunen sowie mit anderen Forschungseinrichtungen vernetzt. Dadurch werden auch von außen oft Ideen an uns herangetragen oder entstehen im Dialog. Und natürlich ist die tägliche Teilnahme am Verkehr eine nicht enden wollende Inspirationsquelle.

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

Jörg Ortlepp: Ich denke das Wichtigste, was jeder Einzelne zu mehr Verkehrssicherheit beitragen kann, ist mehr Gelassenheit und Rücksichtnahme. Und das ist sogar ganz einfach und kostet nichts, außer vielleicht ein wenig mehr Zeit. Und das gilt für alle am Verkehr Teilnehmenden gleichermaßen; egal ob ich mich zu Fuß, auf dem Fahrrad, E-Scooter, Motorrad oder im Auto fortbewege. Etwas mehr Zeit einplanen und dafür mit viel mehr Ruhe am Verkehr teilnehmen. Das reduziert nicht nur den eigenen Stress, sondern lässt auch viele kritische Situationen gar nicht erst entstehen. Zudem sollte man sich bei der aktiven Verkehrsteilnahme immer vorausschauend verhalten und sich nicht ablenken lassen. Letzteres ist zugegebenermaßen nicht immer ganz so einfach.

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

Jörg Ortlepp: Eine schwierige Frage, zumal die Antwort dann dazu führen kann, dass man die Macht ganz schnell wieder loswird, weil viele der erwiesenermaßen wirksamen Maßnahmen einfach unpopulär sind. Dazu gehört etwa die Reduzierung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten bei gleichzeitig strenger Überwachung überall dort, wo es zu geschwindigkeitsbedingten erhöhten Unfallrisiken kommt. Ebenso könnten die Unfälle an vielen großen Ampelgeregelter Kreuzungen reduziert werden, wenn das Abbiegen sowohl nach links als auch nach rechts nur noch mit einer eigenen Ampelphase möglich wäre.

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

Jörg Ortlepp: Ich befürchte, dass sich die Verkehrszusammensetzung schneller ändert als wir mit der Infrastruktur darauf reagieren können. Ein Beispiel dafür ist das plötzliche Auftreten von E-Scootern. Aber auch an der Zunahme des Radverkehrs wird deutlich, welche Probleme eine darauf nicht ausgelegte Infrastruktur bereiten kann. Immer mehr Radverkehr führt zu immer mehr Konflikten und damit auch zu mehr Unfällen. Das hat das letzte Jahr mit seinen Covid-Einflüssen eindrücklich gezeigt. Der Kraftfahrzeugverkehr hat abgenommen und damit auch die Unfälle. Aber der Radverkehr profitiert nicht davon. Selbst in dem Fahrradvorzeigeland Niederlande gab es so viele getötete Radfahrende wie nie zuvor. Wir müssen uns daher schon jetzt dazu Gedanken machen, wie wir reagieren können. Dabei ist es sicher einerseits wichtig zu prüfen, ob und wie die Infrastruktur vorausschauend angepasst werden kann. Andererseits sind aber auch die rechtlichen Rahmenbedingungen möglicherweise flexibler und anpassungsfähiger zu gestalten. So ist es doch unverständlich, warum Kommunen immer noch eine relativ hohe Hürde auferlegt wird, wenn sie auf einer Hauptverkehrsstraße die Geschwindigkeit reduzieren möchten.

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

Jörg Ortlepp: Der Trend zu langsameren Verkehrsmitteln in den Innenstädten kann in Zukunft möglicherweise zu einem ruhigeren Miteinander und zu weniger schweren Unfällen führen, aber der Weg dahin ist noch lang.

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

Das Interview führte Carolin Bablich.

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“.