Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg

Newsletter Netzwerk Verkehrssicherheit

Ausgabe 12 | Dezember 2021

Liebe Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit, sehr geehrte Damen und Herren!

Im letzten Newsletter des Jahres 2021 möchten wir Sie wie gewohnt über zahlreiche Themen, Medien und Veranstaltungen rund um die Verkehrssicherheit informieren. Wir wünschen Ihnen an dieser Stelle eine besinnliche Weihnachtszeit und einen guten Rutsch ins neue Jahr! Auch im kommenden Jahr freuen wir uns auf weitere gemeinsame Projekte und einen intensiven Austausch mit Ihnen.

Bleiben Sie gesund!

1. Aus den Brandenburger Landkreisen

– „Landesweite Tage der Sichtbarkeit“ – ein Resümee
– Rückblick: Fachtagung des Forums Verkehrssicherheit „Perspektiven in der Mobilität: Chancen und Risiken für die Verkehrssicherheit“
– „Kleine Adler für sichere Schulwege“ in Prötzel
– Königs Wusterhausen startet Initiative zur Meldung von Gefahrenstellen
– Startschuss für die ZeBra-Theater-Tour an Brandenburger Grundschulen

2. Blick über die Landesgrenze

– Koalitionsvertrag der Ampelkoalition steht – Volker Wissing (FDP) ist neuer Bundesverkehrsminister
– Senioren in Baden-Württemberg können Führerschein gegen ÖPNV-Ticket tauschen
– ADAC-Umfrage zeigt auf, was Fußgänger im Straßenverkehr nervt

3. Lesens- und Sehenswertes rund um die Verkehrssicherheit

– Informationskampagne zu Erste-Hilfe-Auffrischungskursen
– Regio-Protect: Ein verkehrspädagogisches Angebot für Fahrlehrer und weitere Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit
– Verkehrsregeln: Ist die „Pinkelpause“ beim Stau auf der Autobahn erlaubt?
– Stiftung Warentest: Laufräder im Test überwiegend „mangelhaft“

4. Termine und Hinweise

– 60. Deutscher Verkehrsgerichtstag in Goslar verschoben

5. Das Interview des Monats

– Ute Döpke, Leiterin des Sachbereiches Verkehrsangelegenheiten im Behördenstab des Polizeipräsidiums des Landes Brandenburg.

Ihre Netzwerker
Carolin Bablich, Ariane Russev, Erik Schubert und Sebastian Scislo

1. Aus den Brandenburger Landkreisen

„Landesweite Tage der Sichtbarkeit“ – ein Resümee

© Gemeinde Wandlitz

© Gemeinde Wandlitz

© Gemeinde Wandlitz

Von Oberspreewald-Lausitz im Süden bis zur Uckermark im Norden, von der Prignitz im Westen bis zum Märkisch-Oderland im Osten: Zahlreiche Brandenburger Akteure nahmen auch in diesem Jahr wieder an den „Landesweiten Tage der Sichtbarkeit“ vom 16. bis 18. November teil. Dabei wurden sowohl Vor-Ort-Aktionen als auch digitale Aktionen durchgeführt. Mit den „Landesweiten Tagen der Sichtbarkeit“ sollten insbesondere Fußgänger und Radfahrer aller Altersgruppen darauf aufmerksam gemacht werden, dass sie ihr Unfallrisiko im Straßenverkehr in der dunklen Jahreszeit durch eine bessere Sichtbarkeit verringern können. Die konkrete Ausgestaltung der Aktionen richtete sich nach den jeweiligen Bedingungen und Möglichkeiten vor Ort. Die Aktionen wurden von den Mitarbeitern der Polizei, der Verkehrswachten, der jeweiligen Stadt- bzw. Gemeindeverwaltungen sowie weiteren Akteuren organisiert und durchgeführt. Unterstützung gab es durch das Netzwerk Verkehrssicherheit und weitere Partner.

Rückblick: Fachtagung des Forums Verkehrssicherheit „Perspektiven in der Mobilität: Chancen und Risiken für die Verkehrssicherheit“

© IFK

Der demografische Wandel, die fortschreitende Digitalisierung, die Ausdünnung des ländlichen Raums, aber auch Fragen des Klimawandels und knapper Ressourcen stellen die Brandenburger Politik und Gesellschaft vor große Herausforderungen. Innovative Ansätze zur Gestaltung der Zukunft der Mobilität und damit verbunden die Fragestellung, was dies für die Verkehrssicherheit und das Erreichen der „Vision Zero“ bedeutet, werden in der Fachöffentlichkeit meist für städtische Metropolregionen geführt. Es ergeben sich aber auch in ländlichen Regionen und damit auch in einem Flächenland wie Brandenburg zahlreiche Probleme.
Diesen Themen widmete sich das Forum Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg am 2. Dezember 2021 in seiner digitalen Fachtagung zum Thema „Perspektiven in der Mobilität: Chancen und Risiken für die Verkehrssicherheit“. Moderator Uwe Madel führte die Teilnehmer durch ein vielschichtiges Programm: Zu Beginn richtete der Brandenburger Minister für Infrastruktur und Landesplanung, Herr Guido Beermann, ein Grußwort an die Teilnehmer. Referenten mit Expertise aus den Bereichen Mobilitätsforschung, Verkehrsrecht, aber auch der Industrie ermöglichten eine lebhafte Debatte über die Perspektiven unseres Mobilitätsverhaltens. Dabei wurden die als notwendig erachteten politischen Weichenstellungen kontrovers diskutiert: Abgesehen vom Einhalten der gesteckten Klimaziele, muss in der Zukunft auch im ländlichen Raum ein flächendeckendes und modernes Mobilitätsangebot zur Verfügung stehen. Wichtig für Verkehrspolitik und Infrastrukturplanung sei es, leistungsfähige Verkehrsknotenpunkte zu schaffen und diese durch nachfrageorientierte Ergänzungen zu flexibilisieren.

Insbesondere die Digitalisierung biete zahlreiche Möglichkeiten, das Mobilitätsangebot und On-Demand-Dienste besser abzustimmen. Vor allem sollten alle Verkehrsträger in künftigen Mobilitätskonzepten nebeneinander und ergänzend berücksichtigt werden: So könne z. B. durch eine sichere und netztransparente Radverkehrsinfrastruktur der Individualverkehr mit dem PKW klimaschützend verlagert werden. Auch böten neue Antriebstechnologien das Potential, die Emissionsziele zu erreichen – vorausgesetzt, dass z. B. für eine flächendeckende Ladeinfrastruktur gesorgt ist. Das autonome Fahren und die Nutzung von Künstlicher Intelligenz zur Gestaltung und Lenkung von Verkehrsströmen lassen zudem eine deutliche Reduktion von Unfällen und Unfalltoten erwarten, von dem die Verkehrssicherheit im Land Brandenburg und das Ziel „Vision Zero“ profitieren werden.

Die einzelnen Präsentationen der Fachreferenten werden zeitnah unter ifk-potsdam.de zur Verfügung gestellt.

„Kleine Adler für sichere Schulwege“ in Prötzel

© IFK

Auch in den kalten Monaten wird tatkräftig für die Verkehrssicherheit gearbeitet: In der Grundschule Prötzel wurde beispielsweise das Projekt „Kleine Adler für sichere Schulwege“ durchgeführt. Dabei haben die Schüler der 4., 5. und 6. Klassen ihre Schulwege selbst auf deren Verkehrssicherheit überprüft. Zunächst füllten sie einen Fragebogen zu ihrem jeweiligen Schulweg aus, um mögliche Gefahrenstellen bereits vorab aufdecken zu können. Danach begannen die gemeinsamen Erkundungen des Schulweges, bei denen gleichzeitig auch das Verkehrswissen der Schüler aufgefrischt wurde. Das Ziel war es, die Schüler für mögliche Risiken und Gefahren auf ihrem Schulweg zu sensibilisieren und zielgruppenspezifische Gefahrenstellen zu identifizieren. Die bei der Erkundung gesammelten Daten werden Verantwortlichen der Gemeinde übergeben, die für die Beseitigung von Mängeln bzw. die Entschärfung von Gefahrenstellen zuständig sind. Zusätzlich sollen die Ergebnisse der Erkundungen als Basis oder Ergänzung zur Erstellung von Schulwegplänen genutzt werden.

Königs Wusterhausen startet Initiative zur Meldung von Gefahrenstellen

© Gefahrenstellen.de

Wie viele Brandenburger Gemeinden erlebt auch die Stadt Königs Wusterhausen im Landkreis Dahme-Spreewald einen drastischen Anstieg des Verkehrsaufkommens. Vor allem durch die Nähe zum Berliner Flughafen BER könnte sich die Situation in den kommenden Jahren zusätzlich verschärfen und zu vermehrten Gefahrensituationen führen. Gemeinsam mit dem städtischen Elternbeirat führt die Stadt Königs Wusterhausen deshalb großangelegte Gefahrenstellen-Aufnahmen im gesamten Stadtgebiet durch. Auch alle Einwohner sind aufgerufen, sich zu beteiligen und damit einen Beitrag für mehr Verkehrssicherheit ihrer Stadt zu leisten. Mit dieser Initiative wurde in Königs Wusterhausen ein Pilotprojekt gestartet, das über mehrere Monate läuft, regelmäßig evaluiert wird sowie schnell und zuverlässig Informationen für notwendige Maßnahmen zur Verfügung stellt.

Kooperationspartner der Aktion und verantwortlich für die niedrigschwellige und unkomplizierte digitale Aufnahme der Gefahrenstellen ist „Gefahrenstellen.de“. Dahinter steht eine Initiative für sichere Straßen, getragen von Partnern aus Wissenschaft und Verkehrsplanung im Rahmen des bundesweiten Forschungsprojekts „Früherkennung von Gefahrenstellen im Straßenverkehr durch Smart-Data – FeGiS+“.

Startschuss für ZeBra-Theater-Tour an Brandenburger Grundschulen

© Lieber sicher. Lieber leben

Das ZeBra-Theater der Verkehrssicherheitskampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“ des Landes Brandenburg tourt mit dem neuen Stück „ZeBra auf Reisen“ von November bis Januar 2022 wieder durch die Brandenburger Grundschulen. Bereits seit fast 15 Jahren werden den Brandenburger Schülern der Klassenstufen 1 bis 7 jeden Winter spielerisch Verkehrsregeln und richtiges Verhalten im Straßenverkehr vermittelt. Das Ziel ist es, die Schüler zu befähigen, sicher und selbstständig auf ihrem Schulweg unterwegs zu sein und sich dabei verkehrsgerecht zu verhalten. Insgesamt sind diesmal 68 Aufführungen geplant. Die Aktion wird unterstützt von der Innungskrankenkasse Brandenburg und Berlin und der Unfallkasse Brandenburg.

Weitere Information zur diesjährigen ZeBra-Tour sind unter www.liebersicher.de abrufbar.

2. Blick über die Landesgrenze

Koalitionsvertrag der Ampelkoalition steht – Volker Wissing (FDP) ist neuer Bundesverkehrsminister

© SPD, Bündnis 90 / Die Grünen, FDP

„Wir wollen die 2020er Jahre zu einem Aufbruch in der Mobilitätspolitik nutzen und eine nachhaltige, effiziente, barrierefreie, intelligente, innovative und für alle bezahlbare Mobilität ermöglichen“, schreiben die künftigen Koalitionäre. „Mobilität ist für uns ein zentraler Baustein der Daseinsvorsorge, Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Logistikstandorts Deutschland mit zukunftsfesten Arbeitsplätzen“, heißt es weiter. Das 177 Seiten umfassende Dokument steht unter dem Titel "Mehr Fortschritt wagen – Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit" und verspricht gerade auch für den Mobilitätssektor einen ausgewogenen Kompromiss zwischen Klimaschutz und bezahlbarer Mobilität.

Die Vorhaben zur Mobilitätspolitik im Detail:

- **Infrastruktur**: Die Ampelkoalition will nach eigener Aussage „wesentlich mehr in die Schiene als in die Straße investieren“. Bei Fernstraßen soll der Fokus stärker auf Erhalt und Sanierung liegen. Die Lkw-Maut soll ab 2023 eine CO2-Differenzierung beinhalten.
- **ÖPNV und neue Mobilitätsangebote**: Ziel der Ampelkoalition ist es, die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr „deutlich zu steigern“. Mobilitätsanbieter werden dazu verpflichtet, ihre Echtzeitdaten zu teilen. Neue Mobilitätsdienste und Carsharing sollen in eine langfristige Strategie für autonomes und vernetztes Fahren einbezogen werden.
- **Autoverkehr**: Bis 2030 soll Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität werden. Mindestens 15 Millionen E-Autos hierzulande peilt die Ampel-Koalition an. Zu einem möglichen Verbrenneraus heißt es: „Gemäß den Vorschlägen der Europäischen Kommission werden im Verkehrsbereich in Europa 2035 nur noch CO2-neutrale Fahrzeuge zugelassen – entsprechend früher wirkt sich dies in Deutschland aus. Außerhalb des bestehenden Systems der Flottengrenzwerte setzen wir uns dafür ein, dass nachweisbar nur mit E-Fuels betankbare Fahrzeuge neu zugelassen werden können.“ An anderer Stelle im Vertrag steht: „Schritt für Schritt beenden

wir das fossile Zeitalter, auch, indem wir den Kohleausstieg idealerweise auf 2030 vorziehen und die Technologie des Verbrennungsmotors hinter uns lassen." Bis 2030 sollen eine Million öffentliche Ladesäulen entstehen, vor allem Schnellladepunkte. „Wir setzen auf die Mobilisierung privater Investitionen. Wo wettbewerbliche Lösungen nicht greifen, werden wir mit Versorgungsauflagen, wo baulich möglich, die verlässliche Erreichbarkeit von Ladepunkten herstellen", heißt es weiter. Ein Mobilitätsdatengesetz soll freien Zugang von Verkehrsdaten sicherstellen. Bei Fahrzeugdaten strebt die „Ampel" ein Treuhänder-Modell an, „das Zugriffsbedürfnisse der Nutzer, privater Anbieter und staatlicher Organe sowie die Interessen betroffener Unternehmen und Entwickler angemessen berücksichtigt".

- **Elektroauto-Förderung**: Die E-Auto-Prämie wird vorerst in ihrer aktuellen Form bis zum 31. Dezember 2022 fortgeführt. Danach solle die Förderung so weiterentwickelt werden, „dass sie ab dem 1. Januar 2023 nur für KFZ ausgegeben wird, die nachweislich einen positiven Klimaschutzeffekt haben". Das definiere sich über die elektrische Reichweite. Ab dem 1. August 2023 muss diese mindestens 80 Kilometer betragen, um Subventionen zu bekommen. Nach 2025 soll es dann gar keine Förderung mehr geben. Bei Plug-in-Hybriden will die Koalition durch eine Änderung in der Dienstwagensteuer den elektrischen Fahranteil erhöhen. PHEV sollen nur noch dann mit 0,5 Prozent versteuert werden können, wenn sie zu mehr als 50 Prozent elektrisch fahren. Ist das nicht der Fall, greift die Regelbesteuerung von einem Prozent. Wie genau eine solche Regelung umgesetzt werden soll, lässt sich dem Koalitionsvertrag allerdings nicht entnehmen.
- **Automobilstandort Deutschland**: Von zentraler Bedeutung ist für die Ampelkoalition die Produktion und das Recycling von Batteriezellen in Deutschland. „Wir unterstützen die Transformation des Automobilsektors, um die Klimaziele im Verkehrsbereich zu erreichen, Arbeitsplätze sowie Wertschöpfung hierzulande zu erhalten", heißt es in dem Papier. Auf Bundesebene soll eine Strategieplattform „Transformation Automobilwirtschaft" entstehen, über die sich Mobilitätswirtschaft, Umwelt- und Verkehrsverbände, Sozialpartner, Wissenschaft, Bundestag, Länder und kommunale Spitzenverbände mit den zuständigen Bundesressorts austauschen können.
- **Verkehrsordnung**: Ein generelles Tempolimit wird es nicht geben. Begleitetes Fahren soll künftig bereits ab 16 Jahren möglich sein. Das Monopol bei der Fahrerlaubnisprüfung will die Politik aufheben. In Nutzfahrzeugen sollen Notbrems- und Abstandsassistenten nicht mehr abgeschaltet werden dürfen.
- **Radverkehr**: „Wir werden den Nationalen Radverkehrsplan umsetzen und fortschreiben, den Ausbau und die Modernisierung des Radwegenetzes sowie die Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur vorantreiben. Zur Stärkung des Radverkehrs werden wir die Mittel bis 2030 absichern und die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr fördern. Den Fußverkehr werden wir strukturell unterstützen und mit einer nationalen Strategie unterlegen", heißt es dazu wörtlich.

Den Koalitionsvertrag ist z. B. unter *www.spd.de* abrufbar.

Senioren in Baden-Württemberg können Führerschein gegen ÖPNV-Ticket tauschen

Das Land Baden-Württemberg bietet Senioren seit dem 1. Dezember 2021 in zahlreichen Landkreisen an, bei teilnehmenden Verkehrsverbünden – einmalig – ein kostenloses Jahresticket für den Nahverkehr zu beantragen. Bedingung ist ein dauerhafter Verzicht auf die eigene Pkw-Fahrerlaubnis und Rückgabe derselben an die Fahrerlaubnisbehörde. Bei der Beantragung ist ein entsprechender Nachweis vorzulegen. Das Ziel der Aktion ist es, den Straßenverkehr sicherer zu machen: Mehr als ein Drittel der tödlich verunglückenden Verkehrsteilnehmer sind laut Auskunft des Baden-Württembergischen

Verkehrsministeriums 65 Jahre und älter. Sofern sie bei einem Unfall ein Auto fahren, trügen Senioren in 68 Prozent der Fälle die Hauptschuld.

ADAC-Umfrage zeigt auf, was Fußgänger im Straßenverkehr nervt

© Monkey_Business/stock.adobe.com

Eine aktuelle Umfrage des ADAC zielte darauf ab zu erfahren, woran Fußgänger sich bei der Verkehrsteilnahme am meisten stören. Dabei stellte sich heraus, dass insbesondere E-Scooter äußerst unbeliebt sind. Generell sorgt das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer in den Städten für viel Ärger. Knapp zwei Drittel der Befragten fühlen sich von Radfahrern gestört, die mit zu geringem Abstand überholen. Auch Autofahrer, die beim Abbiegen nicht auf Fußgänger achten, sind ein Problem. 62 Prozent der Befragten ärgern sich laut Umfrage, wenn Radfahrer unerlaubt auf dem Gehweg unterwegs sind. Radfahrer, die zu spät klingeln und Autofahrer, die Kreuzungen zuparken, stören jeweils 60 Prozent. 53 Prozent der Befragten ärgern sich über auf dem Gehweg abgestellte E-Scooter und Fahrräder. 48 Prozent kritisieren Wege, die von Fußgängern und Radfahrern gleichzeitig genutzt werden. Jeweils etwa 45 Prozent stören sich an schlecht einsehbaren Kreuzungen sowie fehlenden oder holprigen Gehwegen. Auch Ampeln mit zu kurzen Grünphasen sowie Unterbrechungen durch Mittelinseln werden von je 44 Prozent als Problem genannt.
60 Prozent der mobilitätseingeschränkten Fußgänger bemängeln den schlechten Zustand von Gehwegen. Auch die Breite der Gehwege (59 Prozent), die zu kurzen Grünphasen an Ampeln (63 Prozent) sowie eine unzureichende Bordsteinabsenkung (56 Prozent) sind speziell für mobilitätseingeschränkte Fußgänger vielerorts ein Problem.

Weitere Informationen zur Umfrage sind unter *www.adac.de* abrufbar.

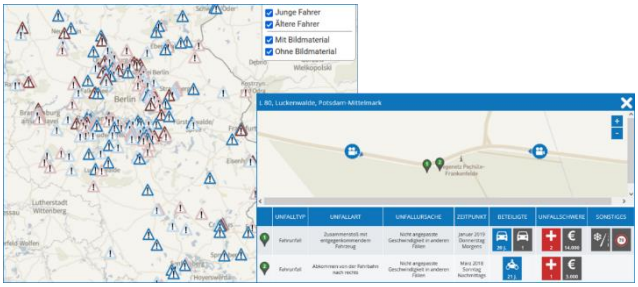
3. Lesens- und Sehenswertes rund um die Verkehrssicherheit

Informationskampagne zu Erste-Hilfe-Auffrischungskursen

© Ariadne/IFK

Erste-Hilfe zu leisten, kann Menschenleben retten. Ob Verkehrsunfall, Brand oder Kreislaufkollaps – viele Menschen wissen nicht, was bei einem Unfall oder einem medizinischen Notfall zu tun ist. Auch wenn in Deutschland die Versorgung durch den Rettungsdienst häufig sehr schnell gewährleistet ist, kann in einem Notfall jede Sekunde zählen. Das Deutsche Rote Kreuz und weitere Träger der humanitären Hilfe empfehlen, zwei Jahre nach dem Besuch eines Erste-Hilfe-Kurses einen Auffrischungskurs zu besuchen.
Eine kürzlich gestartete Informationskampagne des Forums Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg in Kooperation mit der Kampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“ zielt darauf ab, für ggf. fehlende Kenntnisse bei Erste-Hilfe-Maßnahmen zu sensibilisieren und die Motivation zum Besuch von Erste-Hilfe-Kursen zu erhöhen. Zudem soll die Erstversorgung am Unfallort verbessert werden. Entwickelt wurden Flyer sowie drei Kurzfilme, die künftig in Brandenburger Bussen und Bahnen zum Einsatz kommen. Darüber hinaus sind die Kurzfilme auch auf dem YouTube-Kanal der Kampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“ unter *www.youtube.com* zu sehen.

Regio-Protect: Ein verkehrspädagogisches Angebot für Fahrlehrer und weitere Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit



© IPV

Im Jahr 2020 ereigneten sich in Brandenburg 71.893 Verkehrsunfälle mit insgesamt 10.161 Verletzten. Als Risikogruppen gelten dabei sowohl Fahranfänger bzw. junge Fahrer im Alter von 18 bis 24 Jahren als auch ältere Fahrer ab 75 Jahre. Sie weisen das höchste Risiko auf, bei einem Unfall im Straßenverkehr getötet zu werden. Das Projekt „Regio-Protect“, welches seit dem Jahr 2008 vom Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg gefördert und vom Institut für Prävention und Verkehrssicherheit (IPV GmbH) bearbeitet wird, zielt darauf ab, diese beiden Altersgruppen für spezifische Unfallursachen und Unfallrisiken zu sensibilisieren sowie ihre Kompetenzen in der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung zu verbessern. Dazu sollen sich Fahrschüler und ältere Fahrer intensiv mit Gefahrenstrecken in ihrem Umfeld auseinandersetzen.
Aus den aktuellen Verkehrsunfalldaten des Landes Brandenburg werden Gefahrenstrecken für junge Fahrer (16- bis 24-Jährige) und ältere Fahrer (ab 75 Jahren) ermittelt. Die Gefahrenstrecken können mit Fahrschülern im Theorieunterricht virtuell „befahren“ sowie mögliche Gefahrenquellen und Unfallursachen diskutiert werden. Danach können die Strecken in der praktischen Ausbildung befahren werden. Am Beispiel der Strecken sollen die Fahrschüler übergreifende Kompetenzen zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung erwerben, sodass sie auch andere Strecken mit erhöhtem Unfallpotenzial besser bewältigen können. Bei älteren Fahrern können die Gefahrenstrecken hingegen im Rahmen von Trainings- und Beurteilungsfahrten bearbeitet werden.
Die regionalen Gefahrenstrecken werden jährlich aktualisiert und können in einer interaktiven Karte aufgerufen werden. Zusätzlich werden Detailinformationen zu den Unfällen (z. B. Unfallursachen, Beteiligte) sowie Streckenvideos und Fotos im 360°-Format bereitgestellt, in denen man die gesamte Verkehrsumgebung der Unfallstellen differenziert betrachten kann. Seit diesem Jahr besteht auch die Möglichkeit, sich Gefahrenstrecken – je nach Fragestellung – über verschiedene Filtervariablen gezielt anzeigen zu lassen. Darüber hinaus stehen erstmals auch die Ergebnisse spezieller Unfalldatenanalysen zur Verfügung: Zum einen wurde ausgewertet, wie sich die Gefahrenstrecken junger und älterer Fahrer unterscheiden; zum anderen wurde betrachtet, welche Merkmale bestimmte Unfälle in Brandenburg aufweisen (z. B. Unfälle mit Getöteten, Unfälle unter Alkoholeinfluss, „Baumunfälle“). Bereitgestellt werden auch anschauliche Informationen zu Unfallstatistiken (z. B. Schadensuhren) und zu Unfallursachen sowie sicherheitsrelevante Materialien (z. B. Kampagnen-Filme) und Angebote.

Mit den Gefahrenstrecken liegen authentische Lehr-Lernmaterialien vor, mit denen die Kompetenzen der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung in der Fahrausbildung geschult werden können. Dabei wirkt sich insbesondere der Bezug zum regionalen Umfeld der Fahrschüler positiv auf die Lernmotivation aus. Die Lernwirksamkeit des Projekts konnte in einer Evaluationsstudie nachgewiesen werden. Es fanden sich zudem Hinweise darauf, dass die durch „Regio-Protect“ geschulten Fahranfänger risikobewusster fahren und weniger Unfälle verursachen als Fahranfänger ohne „Regio-Protect“-Schulung. Schließlich gewinnt die regionale Gefahrenlehre in der Fahranfängervorbereitung immer mehr an Bedeutung: So ist die Bearbeitung regionaler Gefahrstrecken seit dem Jahr 2018 verbindlich in der Fahrlehrerausbildung verankert. Sie sollte nun künftig auch einen bedeutenden Schwerpunkt in der Fahrausbildung darstellen.

Die Projektmaterialien sind für Fahrlehrer, Fahrschüler und weitere Interessierte auf der projekteigenen Homepage unter *www.regio-protect-brandenburg.de* kostenfrei abrufbar und können über einen Online-Fragebogen bewertet werden. Zusätzlich ist „Regio-Protect“ auch auf „Facebook“ mit wöchentlichen Inhalten rund um das Thema „Straßenverkehr“ präsent.

Verkehrsregeln: Ist die „Pinkelpause“ beim Stau auf der Autobahn erlaubt?

© Animaflora PicsStock/stock.adobe.com

Autobahnstaus strapazieren die Nerven. Eine volle Blase kommt dann denkbar ungelegen und die Versuchung, das Auto zu verlassen, ist groß. Doch ist das überhaupt erlaubt? Generell ist das Betreten der Autobahn verboten. Darüber hinaus kann ein Verlassen des Fahrzeugs während eines Staus den Nachfolgeverkehr behindern, wenn es doch unerwartet wieder vorwärts geht. Unerlaubtes Halten kann laut Bußgeldkatalog mit 35 Euro geahndet werden, Parken mit 70 Euro und einem Punkt im Flensburger Fahreignungsregister. In Deutschland ist das Urinieren in der Öffentlichkeit (das betrifft auch Fahrbahnränder) grundsätzlich untersagt und wird von Städten und Kommunen unterschiedlich hart geahndet. Wer eine schwache Blase hat, kann für den Fall der Fälle über die Anschaffung sogenannter Notfall- oder Taschen-WC nachdenken.

Weitere Informationen sind unter www.reisereporter.de abrufbar.

Stiftung Warentest: Laufräder im Test überwiegend „mangelhaft“

© nadezhda1906/stock.adobe.com

Laufräder sind oftmals mit Schadstoffen belastet, wie die Stiftung Warentest herausgefunden hat. Die gefundenen Mengen sind zwar nicht akut giftig, können dem Organismus aber langfristig schaden. Zehn der insgesamt 13 Modelle, für welche die Warentester Messwerte ermittelten, waren demnach zum Beispiel mit Flammschutzmitteln, Phthalat-Weichmachern im Sattel oder mit Polyzyklischen Aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) in den Reifen belastet. PAK und Flammschutzmittel stehen laut Stiftung Warentest im Verdacht, Krebs zu verursachen. Weichmacher sind unter Verdacht, fortpflanzungsschädigend zu wirken. Außerdem bemängelten die Tester, dass Kleinkinder die Ventilkappen der Reifen schlimmstenfalls verschlucken könnten. Sie raten Eltern dazu, solche Kleinteile sicherheitshalber abzunehmen.

Detaillierte Informationen sind unter *www.test.de* abrufbar.

4. Termine und Hinweise

60. Deutscher Verkehrsgerichtstag in Goslar verschoben

Der ursprünglich für den 26. bis 28. Januar kommenden Jahres angesetzte 60. Deutsche Verkehrsgerichtstag (VGT) wurde auf den 17. bis 19. August 2022 verschoben.

Weitere Informationen gibt es unter *deutscher-verkehrsgerichtstag.de*.

5. Das Interview des Monats

© Thomas Pöge

Für diesen Newsletter haben wir mit Ute Döpke gesprochen. Die Diplom-Kriminalistin ist seit mittlerweile 33 Jahren im Polizeidienst tätig, derzeit im Rang einer Ersten Polizeihauptkommissarin. Eingesetzt war sie u. a. als Sachbearbeiterin für Rauschgiftkriminalität/Organisierte Kriminalität, als Leiterin des Präsidialbüros des Polizeipräsidiums des Landes Brandenburg und als Persönliche Referentin des Ministers des Innern und für Kommunales, Karl-Heinz Schröter. Seit Januar 2019 ist Döpke Sachbearbeiterin für Verkehrsunfallprävention im Sachbereich Verkehrsangelegenheiten im Behördenstab des Polizeipräsidiums und seit April 2020 Leiterin des Sachbereiches Verkehrsangelegenheiten im Behördenstab des Polizeipräsidiums.

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

Ute Döpke: Dienstlich bin ich erst seit Januar 2019 mit den Themen der Verkehrsunfallprävention betraut. Bereits in diesem Jahr haben wir erstmalig als Polizeipräsidium in Kooperation mit der Unfallkasse Brandenburg, dem Netzwerk Verkehrssicherheit und der Landesverkehrswacht e. V. ein Aktionsbanner für den sicheren Schulweg mit der besten Schülerlotsin des Landes Brandenburg, Floriane, erarbeitet und im Land verteilen können. Eine sehr schöne Erfahrung, angefangen von der Idee, die in Cottbus unmittelbar nach dem Landesausscheid entstand, bis hin zum Pressetermin im Hort des Landessportbundes in Potsdam unter Teilnahme der Partner unmittelbar vor dem Schulstart. Eine Aktion, die wir innerhalb weniger Wochen organisiert bekamen, dankenswerter Weise auch mit der Unterstützung der Kolleginnen und Kollegen, die die Aktionsbanner noch in der Kürze der Zeit an die Schulen verteilt und mit den Kommunen und Schulen aufgehangen haben. Es war beeindruckend, wie in der Kürze der Zeit eine spontane Idee in ein tolles Ergebnis umgesetzt werden konnte. Mit der Familie standen und stehen wir im regelmäßigen Austausch. Zum Schulstart 2021 haben wir Floriane in Potsdam im Beisein der Herren Minister Stübgen und Beermann mit einem großen Dankeschön offiziell „entlassen“. Die Aktion endet jetzt zum Jahresende 2021.

Netzwerk Verkehrssicherheit: Warum engagieren Sie sich in der Verkehrssicherheitsarbeit?

Ute Döpke: Der Bereich der Verkehrsunfallprävention im Behördenstab des Polizeipräsidiums ist Bestandteil des Sachbereiches Verkehrsangelegenheiten. Hier wird u. a. auch die Verkehrsunfallstatistik für das Polizeipräsidium, also für das gesamte Land Brandenburg, erarbeitet. Täglich sind wir über die aktuelle Entwicklung informiert: damit natürlich auch über jeden Verkehrsunfall, bei dem jemand tödlich verletzt wird. Jeder Verkehrsunfalltoter ist ein Opfer zu viel. Das ist Grund und Anlass genug, sich für Verkehrssicherheit zu engagieren und mit dem Engagement nicht nachzulassen.
Für mich ist die Einsatzbereitschaft, die Kreativität und die Begeisterung der Kolleginnen und Kollegen im Polizeipräsidium und unserer Partner enormer Ansporn für meine Arbeit. Zudem sehe ich täglich, dass die Akzeptanz und die Einhaltung der Straßenverkehrsordnung zunehmend dem Zufallsprinzip unterliegen. Es macht mich sprachlos, wenn bereits Kinder, die die Straßenverkehrsordnung noch nicht kennen, am Verkehr teilnehmen, freihändig Fahrrad fahren, Smartphone in der Hand, oder auch wenn Erwachsene in Anwesenheit von Kindern bei Rot über die Straße gehen. Die Einsicht, sich selbst einer großen Gefahr auszusetzen, aber insbesondere auch andere Verkehrsteilnehmer in Gefahr zu bringen, fehlt zu oft.

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

Ute Döpke: Ideen und Inspirationen liefert uns das tägliche Leben, der tägliche Weg von und zur Arbeit, der Erfahrungsaustausch mit Kolleginnen und Kollegen aus der Polizei Brandenburg und aus anderen Bundesländern. Der Austausch mit unseren Partnern der Verkehrssicherheit ist genauso wichtig und inspirierend. Es gibt so viele Materialien und Projekte, die sich lohnen, für uns nutzbar zu machen. Die

Zielgruppen der Verkehrsunfallpräventionsarbeit sind überall identisch. Von daher ist das Prinzip des „Best Practice“ eine bewährte Methode. Nicht jeder muss das „Rad“ neu erfinden, wenn es bereits gut und erfolgreich an anderer Stelle rollt. Eine sehr gute Zusammenarbeit hat sich mit den Kolleginnen und Kollegen der Verkehrsunfallprävention der Berliner Polizei entwickelt. Dafür bin ich sehr dankbar.

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

Ute Döpke: Jeder Verkehrsteilnehmer und jede Verkehrsteilnehmerin, ob zu Fuß, mit dem Rad, als Autofahrer oder Motorradfahrer, muss sich seiner Verantwortung bewusst sein bzw. das Bewusstsein dafür muss frühzeitig bei unseren Jüngsten entwickelt werden. Der Verkehrsraum ist begrenzt und die Verkehrsbeteiligungen nehmen zu, ob E-Bike oder Lastenräder. Rücksicht und Weitblick sowie etwas weniger Egoismus gepaart mit Regelakzeptanz der Straßenverkehrsordnung bilden aus meiner Sicht eine verlässliche Basis für die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Mehrzahl der Verkehrsunfälle haben ihre Ursache im Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer. Es gibt, ohne großen und vor allem finanziellen Aufwand, viele Möglichkeiten, sofort ein Mehr an Sicherheit zu realisieren.

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

Ute Döpke: Das ist eine sehr komplexe Frage. Aus meiner Wahrnehmung heraus ist unser Verkehrsraum mit Verkehrszeichen und Hinweisschildern zu überfrachtet. Gerade vor dem Hintergrund der zunehmenden Digitalisierung unserer Fahrzeugtechnik und der Infrastruktur wird eine klarere Struktur, eine bessere Übersichtlichkeit der Beschilderung von großer Bedeutung sein. Neben einer qualitativ verbesserten Fahrbahndeckschicht und -markierung auf unseren Straßen würde ich insbesondere innerstädtische Ampelkreuzungen hinsichtlich der Notwendigkeit eines 24-Stunden-Betriebs überprüfen lassen. Ich würde dem Bau von Kreisverkehren den Vorzug geben sowie unseren Straßen mehr Licht geben, hier konkret den Ausfallstraßen aus Städten und Gemeinden – plötzlich „steht“ der Kraftfahrer im Dunkeln. 90 Prozent aller Informationen nehmen wir über das Auge wahr. Jeder kennt das Gefühl, den Moment des „Blindflugs“ bei einem schnellen Wechsel zwischen Licht und Dunkelheit kompensieren zu müssen.

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

Ute Döpke: Die Entwicklung und Bedeutung des autonomen Fahrens nehmen in den nächsten Jahren stark zu. Gleichzeitig werden aber auch noch Fahrzeuge älterer Baujahre unterwegs sein. Das bedeutet, es wird Mischverkehr geben, welcher von allen Verkehrsteilnehmern und Verkehrsteilnehmerinnen, ob motorisiert oder zu Fuß, auf zwei Rädern mit und ohne Elektroantrieb noch mehr Aufmerksamkeit abverlangt. Die Informationsflut, aus den Fahrerassistenzsystemen oder aus der Umwelt heraus, die zu verarbeiten ist, fordert von jedem permanente Aufmerksamkeit, das führt bereits in Teilen zur Überforderung, wird perspektivisch aber auch nicht weniger.
Der Wunsch und die Notwendigkeit, möglichst lange selbstständig mobil zu sein und zu bleiben, stellt an alle Verantwortlichen für die Verkehrssicherheit und an jeden Einzelnen hohe Anforderungen, ob es um die Gestaltung der Verkehrsräume oder die Schaffung und Umsetzung attraktiver Angebote für ein „lebenslanges Lernen“ bis hin zur Einsicht in die eigene Verantwortung eines jeden Verkehrsteilnehmers, einer jeden Verkehrsteilnehmerin geht. Das Fahrzeug wird zunehmend ein Computer, der bedient werden will, als ein Auto im herkömmlichen Sinne.

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

Ute Döpke: Mit der Gestaltung der Verkehrsräume und der Fahrzeuge der Zukunft wird sich, so hoffe ich, die Verkehrssicherheit erhöhen, da die Technik zunehmend die Aufgaben des Kraftfahrers übernimmt, und somit menschliches Fehlverhalten minimiert wird. Im optimalen Fall kommuniziert dann die Fahrzeugelektronik der einzelnen Fahrzeuge untereinander und informiert z. B. über den zu geringen Sicherheitsabstand und reagiert eigenständig durch Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeit. Über die Kommunikation zwischen den Fahrzeugen und zwischen dem Fahrzeug und der Infrastruktur reguliert sich dann u. a. auch die Fahrgeschwindigkeit. Eine Überschreitung dieser wird nur noch die

Ausnahme sein. In der Konsequenz gehören Verkehrsunfälle mit den heutigen Hauptunfallursachen der Vergangenheit an.

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:

Bereich Nord-West
E-Mail: *ariane.russev@ifk-potsdam.de*; Tel.: +49 (0)33055 – 23 91 56

Bereich Nord-Ost
E-Mail: *sebastian.scislo@ifk-potsdam.de*; Tel.: +49 (0)33055 – 23 91 56

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“.