



# Newsletter Netzwerk Verkehrssicherheit

Ausgabe 01 | Januar 2022

---

Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit,

in diesem Newsletter möchten wir Sie über folgende Themen informieren:

## 1. Aus den Brandenburger Landkreisen

- Spreewaldgurken gegen Winterglätte
- „Licht an – Reflektoren ran!“ – Schülerprojekt eröffnet in der Stadt Cottbus die „Landesweiten Tage der Sichtbarkeit 2021“

## 2. Blick über die Landesgrenze

- E-Scooter werden in Paris auf Tempo 10 gedrosselt
- 2021 deutlicher Zuwachs an Stromtankstellen
- Die wichtigsten Änderungen für Autofahrer in 2022

## 3. Lesens- und Sehenswertes rund um die Verkehrssicherheit

- UDV veröffentlicht zweiten Band des Forschungsberichts „Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche“
- Umweltbundesamt veröffentlicht Studie für eine erfolgreiche umweltorientierte Verkehrspolitik

## 4. Termine und Hinweise

- Forum für Verkehrssicherheit München
- DIFU-Webseminar „Klimagerechte Mobilität im ländlichen Raum. (Wie) kann die Verkehrswende auf dem Land gelingen?“
- Symposium „Verkehrssicherheit von Straßen“ 2022
- 10. Tagung zu „Automatisiertem Fahren“ in München

## 5. Das Interview des Monats

Dr. Michael Hellenbach, Referent für Verkehrssicherheit bei der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Wir wünschen viel Vergnügen beim Lesen!

Ihre Netzwerker  
Ariane Russev, Erik Schubert und Sebastian Scislo

### Spreewaldgurken gegen Winterglätte



© Pixabay

Streusalz befreit im Winter effektiv Straßen von Schnee und Glätte. Der Einsatz ist allerdings umstritten, denn das Streumittel belastet die Umwelt, schädigt Ökosysteme und kann ins Grundwasser gelangen und die Wasserqualität nachhaltig beeinflussen. Viele Kommunen haben daher den privaten Gebrauch bereits verboten.

Im niederbayerischen Dingolfing wurde in einem Pilotprojekt eine umweltverträgliche Methode getestet, die sich sowohl ökonomisch als auch ökologisch als sinnvolle Alternative zum gängigen Streusalz erwiesen hat. Ein Jahr lang wurde in dieser

Testphase statt Streusalz oder Flüssigsalz bearbeitetes Gurkenwasser genutzt, welches bei der Produktion eingelegter Gurken als Nebenprodukt entsteht und normalerweise kostenintensiv über eine Kläranlage entsorgt wird. Testergebnisse und chemische Analysen haben nun die Wirksamkeit bestätigt. Auch die gesetzlichen Streustoffanforderungen wurden erfüllt. Die Umweltbelastung konnte nachweislich reduziert werden: Es konnten bereits über 1000 Tonnen Streusalz eingespart werden. Nach dem erfolgreichen Pilotversuch zeigt sich auch der Brandenburger Landesbetrieb Straßenwesen interessiert, insbesondere mit Blick auf die Gurkenherstellung im Spreewald. Eine Länderfachgruppe nimmt nun die Beratungen auf, in der noch zu klärende Fragen diskutiert werden, z.B. der Wirtschaftlichkeit.

### „Licht an – Reflektoren ran!“ – Schülerprojekt eröffnete in der Stadt Cottbus die „Landesweiten Tage der Sichtbarkeit 2021“



© Polizei Brandenburg

Mit einem besonderen Projekt beteiligten sich drei Cottbuser Grundschulen an den „Landesweiten Tagen der Sichtbarkeit 2021“ und übernehmen auch in den nächsten Monaten Verantwortung für mehr regionale Verkehrspräventionsarbeit. In Vorbereitung der jährlich stattfindenden Aktionstage entstand mit den regionalen Projektpartnern (Stadt Cottbus, Verkehrswacht Cottbus e. V., Netzwerk Verkehrssicherheit) die Idee ein Projekt der Verkehrswacht Lüneburg zu adaptieren.

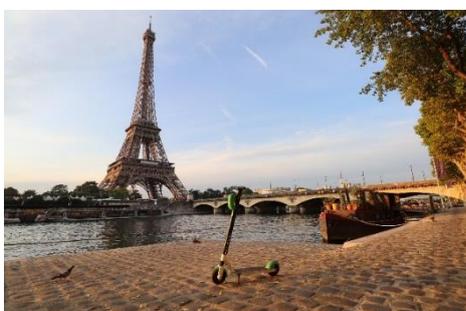
Seit Dezember 2021 stehen nun an verschiedenen Stellen im

Stadtgebiet Fahrräder mit neongelben Reifen und Plakaten, welche an die Notwendigkeit von Beleuchtung und Sichtbarkeit bei Radfahrern erinnern sollen. Unter dem Titel „Licht an – Reflektoren ran!“ wurde die Aktion zunächst an den Cottbuser Grundschulen beworben. Hierbei war es das Ziel, Klassen zu gewinnen, die als Multiplikatoren in ihrer jeweiligen Schule bzw. in ihrem persönlichen Umfeld informieren und im Rahmen eines Patenschaftsvertrags Verantwortung für eigene Fahrräder übernehmen. Dieser beinhaltet die regelmäßige Kontrolle der Fahrräder auf ihre Unversehrtheit und die Meldung an die Projektpartner bei Beschädigung oder Verlust. Drei Schulen – die Carl-Blechen-Grundschule, die Umweltschule Dissenchen und die Reinhard-Lakomy-Grundschule Groß Gaglow – bekundeten Interesse, sich aktiv zu beteiligen. Vom Netzwerk Verkehrssicherheit wurden die Plakate entworfen, die schließlich als Banner mit hoher Nachhaltigkeit zum Einsatz kamen. Mitarbeiter der Verkehrswacht und einer regionalen Fahrradrecyclingwerkstatt arbeiteten die eingesetzten Fahrräder auf und richteten sie verkehrstüchtig her. Nachdem der Grundstein für den Beginn des Projektes „Licht an – Reflektoren ran!“ gelegt war, konzipierten die Grundschulen eigene Umsetzungsansätze der Aufklärungsarbeit für mehr Sichtbarkeit im Straßenverkehr, bevor die Patenverträge unterzeichnet wurden. So gründete die Umweltschule Dissenchen eine Arbeitsgruppe aus interessierten Viertklässlern, die zur

Fahrradaktion und zum Thema Sichtbarkeit in allen Klassen ihrer Grundschule informierten. Die Carl-Blechen-Grundschule Cottbus brachte eine fünfte und eine dritte Klasse zusammen, wobei die älteren Schüler Multiplikatorenaufgaben übernahmen und mit eigenen Ideen eine Unterrichtsstunde für die jüngeren Schüler zum Thema „Sichtbarkeit im Straßenverkehr“ gestalteten. Die Reinhard-Lakomy-Grundschule Groß Gaglow nutzte das große Einzugsgebiet der Schüler: Drei Fahrräder werden von den vierten Klassen betreut, die in Groß Gaglow, in Gallinchen und im entfernten Kiekebusch angeschlossen wurden. Der Standort aller Räder wurde von den Kindern selbst gewählt und an für das Projektziel sinnvollen Orten abgestellt. Bis Ende Februar werden die kleinen Verkehrshelfer nun aktiv ihre „Paten“ betreuen – ein Treffen, bei dem sich alle Partner über Erfolge, aber auch mögliche Probleme austauschen wollen, wurde bereits vereinbart. Zunächst soll sich das Projekt in der Stadt Cottbus etablieren. Bei erfolgreichem Verlauf im nächsten Jahr ist geplant, das Projekt auch auf den Landkreis Spree-Neiße auszuweiten.

## 2. Blick über die Landesgrenze

### E-Scooter werden in Paris auf Tempo 10 km/h gedrosselt



© Pixabay

Seit Juni 2019 dürfen E-Scooter offiziell im deutschen Straßenverkehr genutzt werden und sollen einen wichtigen Beitrag für den Wandel der Individualmobilität vor allem in Großstädten liefern. Früh wurde vor Gefahren und Unfallrisiken gewarnt, die sich in den ersten Bilanzen der Unfallstatistiken bestätigten. Demnach ist beispielsweise das Unfallrisiko mit schweren Verletzungen im Vergleich zum Radfahren mehr als doppelt so hoch. In Frankreich wurden aufgrund vermehrter E-Scooter-Unfälle bereits erste Konsequenzen gezogen.

Nachdem die Hauptstadt Paris in den vergangenen Monaten weitreichende Regelungen für mehr Verkehrssicherheit umgesetzt hat und z. B. ein flächendeckendes Tempolimit von 30 km/h für alle Kraftfahrzeuge eingeführt hat, wurde nun auch das Tempo für E-Scooter auf 10 km/h gedrosselt. Betroffen sind Gebiete im Zentrum der Großstadt, in denen E-Scooter und Fußgänger sich bislang oft in die Quere kamen. Die Tempodrosselung wird den E-Scootern automatisch über ihre GPS-Ortung vorgegeben: Sobald der Scooter in eine der ausgewiesenen Zonen fährt, verringert er automatisch das Tempo. Für die Nutzer der Scooter werden die betroffenen Bereiche in den Apps der Vermieter ausgewiesen.

### 2021 deutlicher Zuwachs an Stromtankstellen



© Pixabay

2021 wurde laut Bundesnetzagentur ein deutlicher Zuwachs an öffentlich zugänglichen Ladestationen verzeichnet. Innerhalb nur eines Jahres steigerte sich die Zahl zum Stichtag 1. Dezember von 11.600 verfügbaren Stationen auf 51.000 für insgesamt 517.000 zugelassene Elektrofahrzeuge – auf eine Ladestation kommen im Durchschnitt also etwa zehn Fahrzeuge. Insgesamt haben die etwa 3500 Betreiber mittlerweile rund 1,5 Gigawatt an öffentlicher Ladeleistung installiert. Gut 2.900 Ladepunkte davon ermöglichten den Angaben zufolge sogar sehr schnelles Laden mit einer Ladeleistung

von 150 Kilowatt und mehr. Vor einem Jahr waren es erst knapp 1400. Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 eine Million öffentlich zugänglicher Ladepunkte zur Verfügung zu stellen.

## Die wichtigsten Änderungen für Autofahrer in 2022

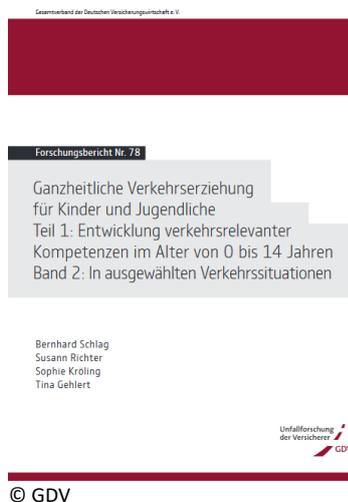


© Pixabay

Zum Jahreswechsel treten einige neue Regelungen und Gesetze für den Verkehr in Deutschland in Kraft. Bereits zum 1. Januar ist die nächste Stufe der CO<sub>2</sub>-Bepreisung eingeführt worden: Sie erhöht sich von 25 auf 30 Euro. Außerdem werden auf Grundlage einer EU-Verordnung ab Juli dieses Jahres bestimmte Fahrerassistenzsysteme in Neuwagen zur Pflicht. Dazu gehören Intelligente Geschwindigkeitsassistenten (ISA), Ergebnisbezogene Datenauswertungssoftware (BlackBox), Notbremsassistenten, Notfall-Spurleitassistenten (LKA), Notbremslichter, Müdigkeitswarnsysteme und eine neue Schnittstelle für Alkohol-Wegfahrsperrern. Ladepunkte, die ab dem 1. März in Betrieb gehen, sollen nutzerfreundlicher werden, indem sie eine standardisierte Schnittstelle aufweisen müssen, die das Laden von Elektrofahrzeugen vereinfacht und digitale Dienste rund um das Laden anbietet. Außerdem verlieren die Führerscheine der Jahrgänge zwischen 1953 und 1958, die vor 1999 ausgestellt wurden, ihre Gültigkeit. Bei nicht rechtzeitigem Umtausch des Führerscheins droht ein Verwarngeld in Höhe von 10 Euro.

### 3. Lesens- und Sehenswertes rund um die Verkehrssicherheit

#### UDV veröffentlicht zweiten Band des Forschungsberichts „Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche“



In zweiten Band des Forschungsberichtes „Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche“ wird die Entwicklung der verkehrsrelevanten Kompetenzen und Verhaltensweisen anhand von Aufgaben, die im Alltag zu bewältigen sind, beschrieben und bewertet. Damit knüpft er an den ersten Band an, der bedeutsame Fähigkeiten und deren Entwicklung bei Kindern zwischen 0 und 14 Jahren betrachtet. Im zweiten Band werden die Kompetenzentwicklungen auf fünf konkrete Situationen im Straßenverkehr übertragen, die Kinder typischerweise erleben: Bei Ablenkung oder in Gruppen aufmerksam für den Verkehr bleiben, die Straße frei queren, die Straße am Fußgängerüberweg queren, absteigen und losfahren mit dem Fahrrad sowie Linksabbiegen mit dem Fahrrad an ungeregelten Kreuzungen.

Beide Forschungsberichte können auf der Website der UDV unter [udv.de](http://udv.de) abgerufen werden.

#### Umweltbundesamt veröffentlicht Studie für eine erfolgreiche umweltorientierte Verkehrspolitik

Die im Dezember des vergangenen Jahres veröffentlichte Studie untersucht aus politikwissenschaftlicher Sicht, welche Erfolgsfaktoren eine klimagerechte Verkehrspolitik auf Bundesebene befördern und welche Hemmnisse ihr entgegenstehen. Es werden vor allen Dingen strukturelle Rahmenbedingungen betrachtet, parteipolitische Positionen sowie gesellschaftliche Faktoren. Handlungschancen ergeben



© Umweltbundesamt

sich insbesondere durch die konsequente Nutzung aller technologischen und gesellschaftlichen Innovationen sowie der Entflechtung von Politik und Wirtschaft. Demgegenüber stehen die Herausforderungen, die der energiepolitische Strukturwandel mit sich bringt sowie Beharrungskräfte.

Die vollständigen Ergebnisse der Studie finden Sie hier: [umweltbundesamt.de](http://umweltbundesamt.de)

#### 4. Termine und Hinweise

##### Forum für Verkehrssicherheit München



© Forum für Verkehrssicherheit München

Das Forum für Verkehrssicherheit München findet in diesem Jahr am 11. und 12. März am Institut für Rechtsmedizin der LMU München statt. Neben verkehrsmedizinischen Fragestellungen und Präventionsthemen wie „Alkoholkonsum im Straßenverkehr“ richtet das Forum den diesjährigen Fokus auf die Zielgruppe der älteren Verkehrsteilnehmer. Unter dem Schwerpunkt „Mobilität im Alter angesichts von Polymorbidität und Polymedikation“ werden Möglichkeiten und Maßnahmen einer sicheren Verkehrsteilnahme der

Seniorgeneration präsentiert. So wird beispielsweise das Maßnahmenkonzept einer begleiteten Rückmeldefahrt vorgestellt.

Weitere Informationen zum Forum Verkehrssicherheit München erhalten Sie unter [dgvm-verkehrsmmedizin.de](http://dgvm-verkehrsmmedizin.de).

##### DIFU-Webseminar „Klimagerechte Mobilität im ländlichen Raum. (Wie) kann die Verkehrswende auf dem Land gelingen?“



Deutsches Institut  
für Urbanistik

© Difu

Um die nationalen Klimaschutzziele zu erreichen, ist eine Mobilitätswende unabdingbar. Konkrete Strategien und Lösungen werden dabei oft in einem urbanen Zusammenhang diskutiert. Ländliche Räume sind hingegen ein schwieriges Terrain, wenn es um eine ökologisch nachhaltige Verkehrsplanung geht. Das private Auto dominiert die Verkehrsmittelwahl und die Alternativen fehlen häufig, oder ihre Nutzung ist noch nicht im Alltag der Menschen angekommen. Welche kreativen und innovativen Ansätze könnten trotzdem greifen? Das Difu-Webseminar möchte hier konkrete Hilfestellungen anbieten und den Erfahrungsaustausch ermöglichen.

Hier gelangen Sie zur Anmeldung: [difu.de](http://difu.de)

## Symposium „Verkehrssicherheit von Straßen“ 2022



© FGSV

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen veranstaltet im März zwei Symposien mit Auditorenforum zum Thema „Verkehrssicherheit von Straßen“ in Wuppertal und Weimar. Neben Themen der Barrierefreiheit im Fuß- und Radverkehr sowie der Vorstellung der zentralen Erkenntnisse aus über 4.000 Sicherheitsaudits im Freistaat Bayern soll vor allem der persönliche Erfahrungsaustausch in verschiedenen Workshops und Diskussionsrunden gefördert werden. Zur Anmeldung und dem Programm für das Verkehrs-Symposium am 7. und 8. März 2022 in Wuppertal oder am 21. und 22. März 2022 in Weimar gelangen Sie unter [fgsv.de](http://fgsv.de).

## 10. Tagung zu „Automatisiertem Fahren“ in München



© TÜV SÜD | TUM



Der TÜV Süd veranstaltet am 29. und 30. März 2022 in Kooperation mit der TU München eine Fachtagung zum Thema „Automatisiertes Fahren“. Bei der 10. Tagung Automatisiertes Fahren dreht sich alles um die aktuellen Herausforderungen im Umgang mit automatisierten Fahrzeugen. Im Mittelpunkt stehen die Konzepte und die bereits realisierten Ansätze zur Gestaltung der neuen Technologien hinsichtlich ihrer gesellschaftlichen Nutzung und Akzeptanz. Die Fachtagung findet in der Stadthalle Erding in München statt. Zur Anmeldung und dem ausführlichem Programm gelangen Sie unter [tuvsud.com](http://tuvsud.com).

## 5. Das Interview des Monats



© Hellenbach

Unser Interviewpartner in diesem Monat ist Dr. Michael Hellenbach, Referent im Referat für Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik und Verkehrsentwicklungsplanung der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Hier leitet er den Bereich Verkehrspolitische Steuerungsstrategien und Konzepte. Zuvor betreute er für zwei Jahre das Forum Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg und koordinierte hierbei die Verkehrssicherheitsarbeit des Landes.

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

**Dr. Michael Hellenbach:** Besondere Freude hat mir kürzlich die Förderung einer Schulungs- und Ausbildungsmaßnahme bereitet, mit der die Radfahrtechnik von Kindern verbessert werden soll. Kinder stellen eine besonders schutzbedürftige Gruppe im Verkehrsgeschehen dar. Wenn Kinder selbstständig am Verkehr teilnehmen, verunglücken sie am häufigsten beim Fahrradfahren. Besonders hat mir imponiert, dass die Maßnahme sehr inklusiv ist. Zum einen kann sie auf unterschiedliche Altersgruppen angewendet werden, ist aber zum anderen auch für Kinder mit Verhaltensauffälligkeiten oder Lernbehinderungen adaptierbar. Darüber hinaus hat sich der Anbieter der Maßnahme in der Vergangenheit

besonders für Kinder aus sozial benachteiligten Familien engagiert. Für mich ist die Förderung von verkehrssicherer Mobilität immer auch eine soziale Aufgabe. Bei der Umsetzung dieser speziellen Maßnahme unterstützend mitzuwirken, hat diese zwei Komponenten – Sicherheit und soziale Integration – für mich sehr gut vereint.

### **Netzwerk Verkehrssicherheit: Warum engagieren Sie sich in der Verkehrssicherheitsarbeit?**

**Dr. Michael Hellenbach:** Verkehr betrifft jeden in der Gesellschaft – Mobilität bedeutet die Teilnahme an sozialem und politischem gesellschaftlichen Leben. Wer – aus welchen Gründen auch immer – nicht mobil oder in seiner Mobilität eingeschränkt ist, ist oftmals sozial isoliert. Daher bilden Verkehr und Mobilität für mich die Grundlage für soziale Interaktion sowie wirtschaftliche Prosperität und somit auch gesellschaftliche Stabilität. Ich finde es sehr erfüllend, hierbei einen – wenn auch vielleicht kleinen – Beitrag mit meiner Tätigkeit bei der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz leisten zu können.

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

**Dr. Michael Hellenbach:** Auch in der Verkehrssicherheitsarbeit muss man das Rad nicht unbedingt ständig neu erfinden. Insofern ist es wichtig, sich zu vernetzen und in einem regelmäßigen Austausch mit den Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit zu stehen, um sowohl über bestehende Probleme als auch über mögliche Lösungsansätze informiert zu sein. Ebenso werden international sehr viele gute Projekte umgesetzt, um das Verkehrsgeschehen in städtischen Räumen sicherer und sauberer zu gestalten. In Berlin steht das Thema Verkehrssicherheit seit der Verabschiedung des Mobilitätsgesetzes 2018 deutlich stärker im Fokus als zuvor. Wir pflegen in diesem Zusammenhang einen sehr engen und regelmäßigen Austausch mit einer Vielzahl an staatlichen und nichtstaatlichen Institutionen, Verbänden und Vereinen. Dieser nationale und internationale Austausch bildet für mich die Grundlage für die Entwicklung neuer Ideen aber auch die Verbesserung und Weiterentwicklung bestehender Verkehrsicherheitsmaßnahmen.

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

**Dr. Michael Hellenbach:** Wahrscheinlich ist es eine sich häufig wiederholende Aussage im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit, aber ich glaube, wenn sich alle Verkehrsteilnehmenden unabhängig von der Art der Verkehrsteilnahme an §1 der StVO halten würde, könnten viele gefährliche Situationen und auch Unfälle vermieden werden. Ein Verhalten, das auf „Vorsicht“ und „Rücksicht“ basiert und somit die „Schädigung“, „Behinderung“, „Belästigung“ oder „Gefährdung“ anderer verhindert, ist verkehrssicheres Verhalten. Termindruck und die Hektik des Alltags führen jedoch oftmals zu risikovollem Handeln. Ich glaube, es ist wichtig, sich immer wieder zu erinnern, nicht die Geduld zu verlieren und daran zu denken, dass der zeitliche Gewinn aufgrund von regelwidrigem oder risikovollem Verhalten im Verkehr oftmals sehr gering ist. Das gilt für das Überqueren einer roten Ampel – egal ob mit dem Auto, dem Rad oder zu Fuß – wie für das Fahren mit einer überhöhten Geschwindigkeit.

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

**Dr. Michael Hellenbach:** Die vorrangige Begrenzung des innerstädtischen Kfz-Verkehrs auf Taxi-, Liefer- und öffentlichen Nahverkehr sowie die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h. Wer dann noch mit einem Kfz unterwegs sein muss, fährt somit zumindest langsamer als heute, sodass Personenschäden bei Unfällen verringert werden.

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

**Dr. Michael Hellenbach:** Besonders in den städtischen Räumen hat sich das Verkehrsaufkommen in den vergangenen Jahren durch die zunehmende Urbanisierung und den damit einhergehenden Vernetzungs- und Mobilitätsmöglichkeiten verstärkt und ist durch neue Mobilitätsformen extrem dynamisch und komplex geworden. Darüber hinaus geschieht Verkehrssicherheitsarbeit nicht in einem sozialen Vakuum. Vielmehr findet sie in einem Spannungsfeld zwischen Ansprüchen auf Individualmobilität und der Verteilung des begrenzten Raumes statt. Die Aushandlung dieser unterschiedlichen und zum Teil konträren Interessen bedarf einer ebenso dynamischen und adaptiven Verkehrssicherheitsarbeit, die durch die notwendigen Abstimmungs- und Planungsprozesse mitunter sehr zeitaufwendig ist. Um Konfliktsituationen insgesamt zu mindern, bedarf es neuer Verkehrskonzepte zur Verbesserung des Stadtbilds und der verkehrlichen Infrastrukturen, in denen bewährte und neue Mobilitätsformen, wie zum Beispiel die Elektrokleinstmobilität, vorbehaltlos integriert werden können. Am wichtigsten ist stets der Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, also insbesondere des Fuß- und Radverkehrs.

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

**Dr. Michael Hellenbach:** Große Hoffnung bereitet mir, dass es derzeit ein gesellschaftliches Umdenken bezüglich des individuellen Mobilitätsverhaltens gibt. Besonders in Städten wächst der Autoverkehr nicht proportional mit der Stadtbevölkerung, was bedeutet, dass mehr Menschen mit dem ÖPNV, dem Fahrrad oder auch zu Fuß ihre Wegstrecken zurücklegen. Weniger Pkw-Verkehr bedeutet immer auch weniger Unfälle mit Schwerverletzten oder Getöteten.

Darüber hinaus gibt es unglaublich viele Maßnahmen, die ein Umdenken innerhalb der Verkehrspolitik erkennen lassen und direkt die besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden fokussieren. In Berlin gibt es zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität seit 2019 Kiezblock-Maßnahmen, z. B. in Kreuzberg oder Friedrichshain, in denen mittels Durchfahrtssperren und Tempo-Zehnzonen der Durchgangsverkehr eingeschränkt, die Lärmbelastung reduziert und die Luftqualität verbessert wird. Hinzu kommen viele innovative und progressive Versuchsprojekte wie Pop-Up-Radwege, verkehrsberuhigte oder autofreie Zonen, wie die in der Friedrichstraße oder auch die geplante Fußgängerzone „Unter den Linden“. Insofern ist eine Verlagerung des Verkehrsgeschehens zu Gunsten des Umweltverbunds erkennbar, die politisch gefördert und gesellschaftlich nicht nur mitgetragen, sondern zunehmend auch eingefordert wird. Auch werden Verkehrsunfälle inzwischen längst nicht mehr einfach hingenommen, sondern es wird laut und öffentlich die „Vision Zero“ gefordert – zu der sich auch Berlin verpflichtet hat –, die Verkehrssicherheit als Verhinderung von schweren Unfällen als zentrales Ziel einfordert. Keine Frage, es bleibt viel zu tun und das Zusammenbringen der vielen unterschiedlichen Interessen wird auch weiterhin eine große Herausforderung darstellen aber die derzeitigen politischen und auch gesellschaftlichen Veränderungen lassen mich sehr positiv in die Zukunft blicken.

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

---

## 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](mailto:ariane.russev@ifk-potsdam.de); Tel.: +49 (0)33055 – 23 91 56

Bereich Nord-Ost

E-Mail: [sebastian.scislo@ifk-potsdam.de](mailto:sebastian.scislo@ifk-potsdam.de); Tel.: +49 (0)33055 – 23 91 56

Bereich Süd

E-Mail: [erik.schubert@ifk-potsdam.de](mailto:erik.schubert@ifk-potsdam.de), Tel.: +49 (0)355 – 12 15 919

Weitere Informationen zum Projekt „Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg“:  
[www.netzwerk-verkehrssicherheit.de](http://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“.