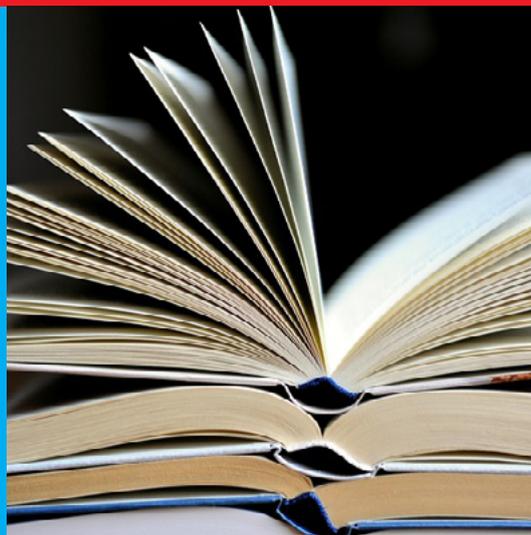


Mobilitätsbildung und lebenslanges Lernen im Land Brandenburg

Fachtagung am 29. Mai 2024 in Oranienburg





Mobilitätsbildung und lebenslanges Lernen im Land Brandenburg

9. Gemeinsame Fachtagung der Ministerien für Infrastruktur und Landesplanung (MIL), des Innern und für Kommunales (MIK) in Zusammenarbeit mit dem Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung e. V. an der Universität Potsdam (IFK) am 29. Mai 2024 in der Hochschule der Polizei des Landes Brandenburg in Oranienburg

Rechtliche, technische und gesellschaftliche Entwicklungen erfordern von allen Verkehrsteilnehmergruppen eine regelmäßige Wissensauffrischung und -ergänzung. Die Auseinandersetzung mit verschiedenen Aspekten der Verkehrsteilnahme – so auch mit dem Thema „Verkehrssicherheit“ – sollte dauerhaft und umfassend erfolgen, also unabhängig von Alter, Bildungsstand oder bevorzugtem Verkehrsmittel. Das Land Brandenburg unterstützt das lebenslange Lernen durch zielgruppenspezifische Maßnahmen. Bildungseinrichtungen wie Kindergärten und Schulen, aber auch kommunale Behörden, Institutionen, Vereine und die Polizei sind dabei wichtige Anlaufstellen der Wissensvermittlung.

Im Rahmen der neunten gemeinsamen Fachtagung des MIL und des MIK wurden neben drei Impulsvorträgen ausgewählte Projekte und Maßnahmen für verschiedene Zielgruppen vorgestellt. So wurden historische Entwicklungen im Straßenverkehr beleuchtet, Präventionsansätze der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung aufgezeigt sowie die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit an einem konkreten Beispiel veranschaulicht. Auf einem „Markt der Möglichkeiten“ präsentierten zahlreiche Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg ihre Angebote. Mit dabei waren der ADAC, die DEKRA, die Polizei, die Verkehrswacht, das Netzwerk Verkehrssicherheit, das Projekt „Regio-Protect“ und die Verkehrssicherheitskampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“

Durch das Programm führte Moderator Uwe Madel. Die Veranstaltungsteilnahme war vor Ort und digital per Videoübertragung möglich.



Grußwort von Prof. Dr. Heike Wagner, Präsidentin der Hochschule der Polizei des Landes Brandenburg

Prof. Dr. Heike Wagner ging in ihrer Begrüßungsrede auf die Bedeutung und Zielsetzung der Präventionsarbeit ein. Auch wenn die Arbeit langwierig ist und bisweilen wenig spannend erscheint, ist die Prävention unverzichtbar: Eine erfolgreiche Präventionsarbeit führt dazu, dass bestimmte Ereignisse nicht eintreten, die ohne Prävention eingetreten wären. Als Beispiel nannte Frau Wagner die Vermeidung von schweren Verkehrsunfällen. Eine wichtige Methode der Verkehrspräventionsarbeit ist in diesem Zusammenhang das Vorführen der Folgen von falschem oder riskantem Verhalten.

Frau Wagner wies auch auf die Vorteile technischer Entwicklungen hin. So birgt die Entwicklung autonomer Fahrzeuge das Potential, den Menschen mehr Freizeit zu verschaffen. Wichtig ist dabei, dass Abläufe und Benutzerschnittstellen intuitiv gestaltet sind, um die Handlungsfähigkeit der Menschen zu erhalten.

Gleichzeitig erfordern die voranschreitenden technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen neue Ideen und Strategien für die Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit. Es ist klar, dass alle Altersgruppen berücksichtigt werden müssen, da sich die Entwicklungen auf alle auswirken. Lebenslanges Lernen ist in diesem Zusammenhang unverzichtbar.

Grußwort von Uwe Schüler, Staatssekretär für Infrastruktur und Landesplanung

Staatssekretär Uwe Schüler (MIL) ging darauf ein, dass er den Menschen als Dreh- und Angelpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit sieht. Verkehrsunfälle betrachtete er mehrheitlich als die Folge menschlichen Fehlverhaltens. Herr Schüler wies auf die Schwierigkeit der Verwirklichung von mehr Verkehrssicherheit hin. Fahrschule und Fahrerlaubnisprüfung sind meist die letzten systematischen verkehrsbezogenen Bildungsangebote im Leben der Menschen. Für diejenigen, die keine Fahrerlaubnis anstreben, erfolgt die letzte Ausbildung sogar bereits in der Grundschule durch

Prof. Dr. Heike Wagner
Hochschule der Polizei des
Landes Brandenburg
(HPOl BB)

Uwe Schüler
Ministerium für Infrastruk-
tur und Landesplanung
(MIL)

die Radfahrprüfung. Es ist wichtig, dass die Bevölkerung für das Thema der Verkehrssicherheit auch darüber hinaus sensibilisiert wird. Dazu gehört auch, dass die Menschen verstehen, dass sie verletzlich sind. Im Land Brandenburg gibt es bereits gute Ansätze. So bieten die Brandenburger Verkehrswachten zahlreiche Maßnahmen für verschiedene Zielgruppen an. Ein Beispiel ist etwa die Schullot-senausbildung, mit der ein Beitrag für ein sicheres Schulumfeld geleistet wird. DEKRA trägt mit ihrem neuen Projekt der Rückmeldefahrten zur Verkehrssicherheit bei. Deren Ziel ist es, älteren Menschen eine realistische Einschätzung zu ihren Fahrkompetenzen zu geben und ihnen Möglichkeiten für den Erhalt ihrer individuellen Mobilität aufzuzeigen. Auch die Verkehrssicherheitskampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“ trägt zur Verringerung der Verkehrsunfallzahlen bei. Das Aushängeschild der Kampagne ist das sogenannte Zebra-Theater, das jährlich etwa 50 Mal an Brandenburger Schulen aufgeführt wird. Künftig will sich das MIL mit „Lieber sicher. Lieber leben.“ stärker auf die Medienarbeit und die Vernetzung der Akteure ausrichten. Herr Schüler beendete sein Grußwort mit einem Dank an alle ehrenamtlich Tätigen, ohne die die Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg nicht so erfolgreich wäre, wie sie derzeit ist.

Grußwort von Dr. Markus Grünewald, Staatssekretär des Innern und für Kommunales

Staatssekretär Markus Grünewald (MIK) referierte zu Beginn seines Grußworts über die aktuellen Verkehrsunfallzahlen im Land Brandenburg. So ereigneten sich im ersten Quartal bereits mehr als 16.000 Verkehrsunfälle. Zwar liegt diese Zahl ungefähr auf Vorjahresniveau, jedoch stieg die Anzahl der Getöteten und Verletzten teils deutlich an. Besonders stark erhöhte sich die Anzahl der Verkehrsunfälle, die durch eine erhöhte Geschwindigkeit verursacht wurden. Herr Grünewald bezeichnete die Entwicklung insgesamt als besorgniserregend. Die Verkehrsunfallzahlen der besonders gefährdeten Zielgruppen der Kinder, jungen Erwachsenen und Senioren sanken leicht, durch die Gruppen wurden aber teilweise mehr Verkehrsunfälle selbst verschuldet.

Herr Grünewald zeigte sich von Verkehrsunfällen mit älteren Menschen besonders betroffen. Grundsätzlich ist die Autofahrt in einem Flächenland wie

Brandenburg kaum zu ersetzen, auch wenn diese mit zunehmendem Alter schwieriger wird. So schwindet mit zunehmendem Alter meist die Fähigkeit, in komplexen Verkehrssituationen den Überblick zu behalten. Neue Regeln, weiterentwickelte Technik und eine abnehmende Wahrnehmungsfähigkeit stellen ältere Menschen vor bedeutende Herausforderungen. Dabei gibt das Lebensalter allein keine ausreichende Auskunft über das individuelle Fahrvermögen. Vielmehr ist der allgemeine (Gesundheits-)Zustand entscheidend. Herr Grünewald appellierte in diesem Zusammenhang an die Älteren, bei einem entsprechenden Befund auch die Konsequenzen zu ziehen und auf die Verkehrsteilnahme mit dem Auto zu verzichten. Grundsätzlich sind bei älteren Personen Vorfahrtsfehler, Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren, unangepasste Geschwindigkeit und mangelnder Sicherheitsabstand die wichtigsten Ursachen für Unfälle im Straßenverkehr. Niedrigschwellige Betreuungs- und Beratungsangebote können dazu beitragen, ältere Menschen für diese Themen zu sensibilisieren und Mobilitätsalternativen zu finden. Die Polizei kooperiert mit dem Seniorenrat und weiteren Akteuren – es werden vor allem gemeinsamen Aktionstage organisiert und durchgeführt.

Herr Grünewald wies auf die Wichtigkeit des Wissens der Menschen um die Verkehrsregeln hin. Nur durch dieses Wissen kann das Leitbild der „Vision Zero“ erreicht werden. Jedoch reicht die Kenntnis der Regeln allein nicht aus. Wichtig ist, dass sie auch eingehalten werden. Der Großteil aller Unfälle entsteht durch menschliches Fehlverhalten. Überwachungsmaßnahmen sind deshalb ein wichtiger Baustein der Verkehrssicherheitsarbeit. Je strenger und unmittelbarer die Bestrafung bei Fehlverhalten erfolgt, desto stärker die Wirkung. Deshalb sind diese beiden Faktoren elementar für ein flächendeckend regelkonformes Verhalten der Menschen im Land Brandenburg.



Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in jedem Alter

Dr. Oliver Schwedes von der Technischen Universität Berlin zeigte die Entwicklung von der Verkehrserziehung zur Mobilitätsbildung auf und erläuterte die Konsequenzen für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei. Einleitend gab er einen Überblick über die Geschichte des Autoverkehrs. Er berichtete über die Wandlung des Autos vom Hassobjekt hin zum Fetisch in den Jahren 1910 bis 1930. Im Zuge dessen erfolgte die Verschiebung der Verantwortung für einen sicheren Straßenverkehr vom Auto- zum Fußverkehr. Gehenden Personen wurden neue, an den Autoverkehr angepasste Verhaltensweisen abverlangt, was in der Bevölkerung teilweise auf Widerstand stieß, letztlich aber erfolglos blieb. So wandelte sich die Sicht auf den Fußgänger. Er wurde nun weniger als Opfer, sondern vielmehr als Sicherheitsrisiko betrachtet und es wurde von ihm erwartet, dass er durch entsprechendes Verhalten Verkehrsunfälle eigenverantwortlich vermeidet. Dies wurde durch gesellschaftliche Maßnahmen unterstützt, beispielsweise durch eingezäunte Kinderspielplätze und getrennte Wegführungen.

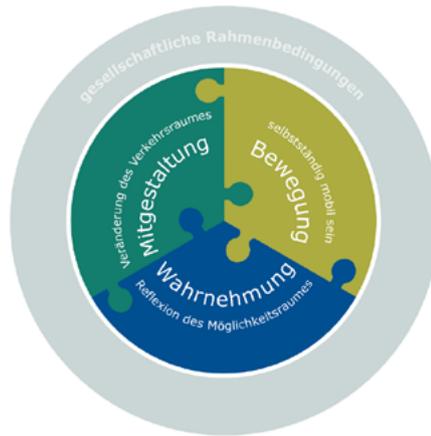
Dr. Oliver Schwedes
Technische Universität Berlin

Im Gegensatz zur Verkehrserziehung, die ein an den Autoverkehr angepasstes Verhalten fördern will, zielt die Mobilitätsbildung auf eine kritische Reflexion des Verkehrssystems und des eigenen Handelns ab. Verkehrserziehung wird in diesem Konzept zu einem Teil der Mobilitätsbildung. Ziel ist es, bei den Kindern durch Reflexion eine andere Anspruchshaltung zu erzeugen, die eine ausgewogenere Verkehrsraumteilung fokussiert. Nach Meinung von Herrn Schwedes befinden wir uns erneut in einer konfliktreichen Auseinandersetzung über die Aufteilung des öffentlichen Verkehrsraums. Studien der letzten Jahre belegen die Zunahme von Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen. Herr Schwedes führte dies auf die wachsenden Ansprüche von gehenden und Rad fahrenden Personen zurück. Autofahrerinnen und Autofahrer wollen hingegen liebgegewonnene Privilegien nicht aufgeben. Herr Schwedes zeigte dazu Beispiele aus den Niederlanden, in denen er ein Vorbild für die künftige Entwicklung in anderen Ländern sieht.

Der Blick in die Vergangenheit kann dabei helfen, die aktuelle Situation zu verstehen und Ideen dazu zu generieren, was heute anders gemacht werden sollte. In

den Prozess der erneuten Verkehrsraumaufteilung sollte nicht eingegriffen werden. Vielmehr sollten möglichst viele Menschen an der Diskussion beteiligt werden. Herr Schwedes appellierte in diesem Zusammenhang für eine offene Haltung der Polizei gegenüber dem beschriebenen Wandel und sprach sich – im Sinne der Kinder – für eine relativierte Bedeutung des Autoverkehrs aus.

Mobilitätsbildung:
Selbstbewusstes
Entscheiden
aufgeklärter
Menschen



Verkehrserziehung:
Sicheres Verhalten
in unsicheren
Verhältnissen



Präventionsansätze der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung im Land Brandenburg

Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher vom Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung (IFK e. V.) sprach sich für eine systematische Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung über alle Lebensabschnitte hinweg aus. Er stellte die Frage, ob es sich die Gesellschaft wirklich leisten kann, die systematische Wissensvermittlung mit der Fahrerlaubnisprüfung zu beenden. Auch wies er darauf hin, dass Repressalien allein die Menschen nicht besser machen. Vielmehr sollte man sich Gedanken darüber machen, wie Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung auch für die Altersgruppe 20+ fortgeschrieben werden kann.

Herr Sturzbecher erklärte, dass lebenslanges Lernen automatisch erfolgt und insofern auch nur unterstützt, nicht aber erzeugt oder verhindert werden kann. Er erläuterte zwei wissenschaftliche Modelle des menschlichen Lernprozesses: Der „Skriptansatz“ geht davon aus, dass Menschen Kern- und Schlüsselsituationen kognitiv verarbeiten sowie abspeichern und von diesem Handlungswissen ausgehend vergleichbare Situationen ähnlich angehen. Das „Spiralprinzip“ besagt, dass die gleichen Dinge im Laufe des menschlichen Lebens immer wiederkehren und nur auf anderem, höheren Niveau verarbeitet werden. Herr Sturzbecher verdeutlichte dies anhand des Beispiels einer Ampel: Mit zunehmendem Alter verändert sich die Bedeutung der Ampel mehrfach, doch grundsätzlich begegnet sie dem Menschen bereits als Kleinkind. Daraus folgt, dass Kinder mit Sachverhalten konfrontiert werden sollten, sobald sie dafür erreichbar sind. Für die systematische Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung ist ein Alter von vier Jahren als Startpunkt geeignet.

Herr Sturzbecher ging darauf ein, wie Bildungsangebote zentral gesteuert werden können. Wer Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung systematisch vermitteln will, muss im Rahmen der bestehenden Bildungssysteme vorgehen. Die Leitlinie des lebenslangen Lernens wiederum kann als Anlass dafür genommen werden, Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in alle Bildungssysteme und -einrichtungen zu integrieren. Die Vermittlung sollte dabei verpflichtend vorgegeben werden, da das Thema gemeinwohldienlich ist und deshalb nicht der freien Wahl der Schulen

Prof. Dr. Dietmar
Sturzbecher
Institut für angewandte
Familien-, Kindheits- und
Jugendforschung (IFK e. V.)

überlassen werden sollte. Bei der Vermittlung von Mobilitätsthemen sollte aufgrund der geringen zur Verfügung stehenden Zeit effizient vorgegangen werden und eine Konzentration auf Schlüsselsituationen erfolgen.

Herr Sturzbecher präsentierte „KitaMoVe“ – ein Projekt, mit dem ein Fort- und Weiterbildungsangebot zur Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung für pädagogische Fachkräfte in der Kindertagesbetreuung entwickelt wurde. In diesem Zusammenhang wurden verkehrspädagogische Steuerungsgrundlagen entwickelt sowie Lehr- und Lernmaterialien gesichtet. Herr Sturzbecher nannte die verschiedenen im Projekt ermittelten Kompetenzbereiche und erklärte, was Kinder im Bereich „Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung“ wissen sollten. Weiterhin präsentierte er den Kompetenzrahmen für pädagogische Fachkräfte, der neben dem fachlichen Professionswissen auch ein psychologisches und verkehrspädagogisches Professionswissen vorsieht. Dabei betonte Herr Sturzbecher, wie wichtig es ist, die Eltern in den Bildungsprozess einzubeziehen. Aufbauend auf den geschilderten Kompetenzbedarfen stellte er den Ausbildungsplan mit 23 Ausbildungseinheiten vor, der im Rahmen von „KitaMoVe“ erarbeitet wurde. Außerdem präsentierte er einen Szenarienkatalog mit typischen Mobilitätsformen, Verkehrsunfallszenarien und Fehlverhaltensweisen von Kindern im Straßenverkehr sowie den Angebotskatalog mit verkehrspädagogischen Lernangeboten und Lehr- Lernmaterialien für 3- bis 10-jährige Kinder.

Bildungssysteme und lebenslanges Lernen

Ausgangspunkt bei der Berücksichtigung verschiedener Bildungssysteme

- **Ausgangspunkte: Lebenslanges Lernen, Entwicklungsaufgaben, Übergänge**
- **Wandel der Akteursrollen:**

0 Jahre



5 Jahre



10 Jahre



15 Jahre



17 Jahre



- **Überblick über Bildungssysteme und Bildungseinrichtungen:**

Elementarstufe	Primarstufe	Sekundarstufe	Tertiärer und quartärer Sektor
Kindergarten	Grundschule	Weiterführende Schule (SEK I und II)	Hochschule und Weiterbildung
	Hort		Fahranfängervorbereitung



Projekt „KitaMoVe“ – Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in der Kindertagesbetreuung

10

Verkehrssicherheit in Betrieben: Praxisbeispiel von Stromnetz Berlin

Detlef Higgen von der Stromnetz Berlin GmbH präsentierte die Bemühungen seines Unternehmens, dienstliche Zweiradfahrten durch verkehrssicherheitsdienliche Vorgaben und Angebote für Beschäftigte zu begleiten. Er betonte, dass verhaltensorientierte Präventionsmaßnahmen und Appelle vergleichsweise wenig effektiv sind. Technische oder organisatorische Lösungen, die sicheres Verhalten erzwingen und Fehlverhalten verhindern, sind deutlich wirkungsvoller.

Herr Higgen berichtete von der Entscheidung der Geschäftsführung seines Unternehmens, die Nutzung von Zweirädern für dienstliche Fahrten zu ermöglichen, und den damit verbundenen Auftrag an seine Abteilung, dies rechtlich und sicherheitstechnisch zu begleiten. Davon ausgehend wurde eine Arbeitsgruppe gegründet und eine Betriebsvereinbarung entwickelt. Herr Higgen informierte über die verschiedenen Fragen, die sich ihnen dabei stellten: Welche Zweiräder sollen zugelassen werden? Wie kann ein ordnungsgemäßer Zustand des Zweirads seitens des Arbeitgebers sichergestellt werden? Welche Voraussetzungen müssen Beschäftigte vorweisen, um Dienstfahrten mit dem Zweirad absolvieren zu dürfen, und wie können diese nachgewiesen werden? Gibt es versicherungstechnische Bedenken bei Dienstfahrten mit dem Fahrrad? Welche persönliche Schutzausrüstung muss von den Beschäftigten getragen und durch den Arbeitgeber bereitgestellt werden?

Das Stromnetz Berlin bietet Verkehrssicherheitstrainings für seine Beschäftigten an. Im theoretischen Ausbildungsteil werden dabei Ursachen und Auswirkungen von Verkehrsunfallereignissen, exemplarische Verkehrsunfälle in Berlin und die vom Arbeitgeber erwartete Verantwortungshaltung für Fahrten im Straßenverkehr behandelt. Im fahrpraktischen Ausbildungsteil stehen die Fahrphysik, das Erkennen, Vermeiden und Bewältigen von Gefahren im Straßenverkehr sowie die Wirkung und der Einsatz der Vorder- und Hinterradbremse sowie der persönlichen Schutzausrüstung im Fokus. Virtuelle Trainings bewertete Herr Higgen als deutlich weniger effektiv als realweltliche Schulungsmaßnahmen. In unregelmäßigen Abständen können die Beschäftigten außerdem ihre Fahrräder auf einen ordnungsgemäßen Zustand hin überprüfen lassen. Schutzausrüstungsgegenstände können über einen

Katalog bestellt werden. Die Regelungen der Betriebsvereinbarung beziehen sich ausschließlich auf dienstliche Fahrten der Beschäftigten. Hin- und Rückfahrten zur Arbeit bleiben – im Rahmen der staatlichen Gesetzgebung – der freien Entscheidung der Beschäftigten überlassen. Der Arbeitgeber kann für sicheres Verhalten auf diesen Fahrten nur sensibilisieren. Eine gesetzliche Helmpflicht beim Radfahren würde Herr Higgen begrüßen. Im Gegensatz zu den dienstlichen Fahrten, bei denen seit 2016 kein Verkehrsunfall gemeldet wurde, geschahen auf dem Arbeitsweg häufiger Verkehrsunfälle. Herr Higgen führte diese Diskrepanz auf ein sichereres Verhalten der Beschäftigten bei Dienstreisen zurück.

Schlagzeilen in den Berliner Medien

SPYDELL, Moderator

Verkehrsunfall

Todesrisiko für Radfahrer ist dreimal höher als für Autofahrer

Wer Bürger aufruft, mit dem Rad zu fahren, ohne für sichere Radwege zu sorgen, nennt Tode in Kauf. Das ist die Meinung eines Unfallforschers, der ermittelt hat, wie groß das Risiko für Radler ist, im Verkehr zu sterben.

18.08.2019, 16:00 Uhr

Unfall in Berlin-Pankow

Auto erfasst zwei Kinder auf Fahrrädern – beide verletzt

Zwei Kinder auf Fahrrädern sind am Freitagmorgen im Ortsteil Blankenburg in Berlin-Pankow von einem Auto erfasst und verletzt worden.

BZ DIE STIMME BERLINS

BZ DIE STIMME BERLINS

Hektiger Crash in Friedrichshain

Fuhr er bei Rot? Radfahrer von Uber erfasst und schwer verletzt

Freitagnacht ist ein Fahrer (40) in Berlin-Friedrichshain gegen 0.30 Uhr auf der Frankfurter Allee Höhe ... vom Uber erfasst und schwer verletzt worden.

Prozess in Berlin

Radfahrer von Lkw getötet – Freispruch für den Brummi-Fahrer

Der tragische Verkehrsunfall vom 27. Mai 2021 in der Frankfurter Allee (Friedrichshain) hat zwei Opfer: Die tote Radfahrerin Lakotia O. (37), und Brummi-Fahrer Peter Z. (Name geändert, 58) aus Mechowen. ... Er ist seitdem arbeitslos und in psychischer Behandlung.

BZ DIE STIMME BERLINS

Berliner Zeitung

Die Radfahrerin getötet mit dem Kopf unter die Räder des Lieferbusses. Die Besatzung eines alarmierten Rettungshubschraubers konnte nur noch den Tod der Frau feststellen.

10.06.2023

BZ DIE STIMME BERLINS

Fachtagung im Land Brandenburg | Detlef Higgen | 29.05.2024

Stromnetz Berlin 

Vertraulichkeit: C1 - Öffentlich

Prävention auf allen Wegen und besonders auf zwei Rädern

Fahrradsicherheits-Training mit dem DVR und der Berufsgenossenschaft





© Detlef Higgen – Stromnetz Berlin GmbH

Fachtagung im Land Brandenburg | Detlef Higgen | 29.05.2024

Stromnetz Berlin 

Vertraulichkeit: C1 - Öffentlich



Markt der Möglichkeiten

Zusätzlich zu den Fachvorträgen der drei Referenten bot die Fachtagung einen „Markt der Möglichkeiten“. Ziel war es, die Fachtagung interaktiver zu gestalten und zu zeigen, welche Angebote es bereits gibt und welche Akteure der Verkehrssicherheit im Land Brandenburg aktiv sind. Das Videopublikum wurde von Moderator Uwe Madel, von Thiemo Kunze vom Forum Verkehrssicherheit und von Polizist Jürgen Schirmeister durch den Markt der Möglichkeiten geführt. Insgesamt sieben Akteure präsentierten ihre Angebote zum Thema „Verkehrssicherheit“.

Regio-Protect Brandenburg

Das Projekt „Regio-Protect Brandenburg“ wurde initiiert, um das Verkehrsunfallrisiko von Fahranfängern zu reduzieren. Diese sind aufgrund von falschen Vorstellungen und Verhaltensweisen im Straßenverkehr besonders gefährdet. Im Projekt werden die Verkehrsunfalldaten des Landes Brandenburg der jeweils vergangenen drei Jahre ausgewertet, um davon ausgehend Gefahrenstrecken zu ermitteln. Als Gefahrenstrecken gelten Strecken, auf denen sich in räumlicher Nähe zumindest zwei Unfälle der gleichen Unfallart und/oder des gleichen Unfalltyps ereignet haben und bei denen entweder ein schwerer Sachschaden oder ein Personenschaden registriert wurde. Die ermittelten Gefahrenstrecken

sind auf der Projekt-Homepage in einer interaktiven Karte visualisiert. 360-Grad-Videomaterial ermöglicht das virtuelle Befahren der Strecken und kann kostenlos zum Beispiel im Rahmen der Fahrausbildung genutzt werden. Weiterhin umfasst das Projektmaterial interaktive Übungen und Quiz sowie Hintergrundinformationen über typische Fehler. Vor einigen Jahren wurden aufgrund der zunehmenden Relevanz auch Informationen für die Generation 75+ aufgenommen, die beispielsweise im Rahmen von Test- oder Nachweisfahrten Anwendung finden können. Das Projekt wird jährlich im Austausch mit den Fahrschulen weiterentwickelt. Evaluationen belegen die Wirksamkeit der Maßnahme: Fahranfänger erwarben mit „Regio-Protect“ mehr Kompetenzen und verunfallten im ersten Jahr weniger häufig als die Vergleichsgruppe. Weitere Informationen sind unter regioprotectbrandenburg.de abrufbar.

„Lieber sicher. Lieber leben.“

Die Verkehrssicherheitskampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“ des MIL wurde im Jahr 1997 anlässlich der zahlreichen Unfälle mit Jugendlichen und Heranwachsenden in Zusammenhang mit Discofahrten gestartet und seitdem stetig weiterentwickelt. Aktuell befindet sich die Kampagne in einer Phase der Neuausrichtung. Insgesamt soll die Kampagne künftig medienbasierter arbeiten und einen stärker unterstützenden Charakter einnehmen. So soll es beispielsweise einen öffentlichen Kalender geben, in den Schulen, aber auch andere Akteure ihre Veranstaltungen eintragen können. Dadurch sollen auch weniger reichweitenstarke Akteure eine Werbemöglichkeit für ihre Aktionen erhalten. Gleichzeitig soll die Koordination von Veranstaltungsterminen vereinfacht und verbessert werden. Im Rahmen der Kampagne werden aber auch weiterhin Vor-Ort-Aktionen durchgeführt und begleitet, etwa das beliebte „Zebra-Theater“. Dabei handelt es sich um ein Theaterstück für Kinder, das jährlich an etwa 50 Schulen auf spielerische Art und Weise für die sichere Verkehrsteilnahme sensibilisiert. Die Vermittlung der Inhalte erfolgt insbesondere dadurch, dass die Kinder aktiv einbezogen werden. Weitere Informationen sind unter liebersicher.de abrufbar.

Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg

Das „Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg“ setzt sich seit über 15 Jahren für mehr Verkehrssicherheit auf Brandenburgs Straßen ein. Zu den Kernaufgaben des Netzwerks gehört das Vernetzen der Brandenburger Verkehrssicherheitsakteure, etwa durch die Betreuung der jährlich stattfindenden Regionalkonferenzen sowie die Organisation von Gesprächsrunden und Arbeitsgruppen. Eine weitere Kerntätigkeit ist die Initiierung, Entwicklung und Erprobung von Projekten für alle Altersgruppen. Ein Beispiel ist das Projekt „Kleine Adler für sichere Schulwege“ für Schulkinder der fünften und sechsten Klassen. Dabei wird das Schulumfeld gemeinsam mit den Kindern abgegangen und auf Verkehrssicherheit geprüft. Die dabei gesammelten Hinweise werden vom Netzwerk Verkehrssicherheit aufbereitet und an die zuständigen Behörden weitergeleitet, um so neben der Verkehrserziehung der Kinder auch eine Verbesserung der Schulwege im Sinne der infrastrukturellen Verkehrssicherheit zu erzielen. Weiterhin entwickelt das Netzwerk Verkehrssicherheit Materialien, mit denen die Verkehrssicherheitsarbeit der anderen Akteure im Land Brandenburg unterstützt wird. Zur Fachtagung wurde beispielsweise eine Wanderausstellung für die Sensibilisierung älterer Menschen präsentiert, die von Interessierten kostenfrei ausgeliehen werden kann (z. B. zur Aufstellung in behördlichen Wartesälen). Das Netzwerk Verkehrssicherheit wird vom MIL gefördert. Weitere Informationen sind unter netzwerk-verkehrssicherheit.de abrufbar.

ADAC Berlin-Brandenburg

Der ADAC bietet Verkehrssicherheitsmaßnahmen für verschiedene Altersgruppen an. Ein Beispiel hierfür ist das Programm „Aufgepasst mit ADACUS“. Mit diesem Programm werden Kindern zwischen fünf und sieben Jahren die wichtigsten Verkehrsregeln beigebracht und sie können das richtige Verhalten im Straßenverkehr interaktiv üben. Ein weiteres Beispiel ist die Durchführung von Fahrfitness-Checks. Ältere Menschen können im Rahmen dieser Checks ihre Fahrfertigkeiten überprüfen lassen und erhalten im Nachgespräch Tipps, wie sie ihre individuelle Mobilität möglichst lang erhalten. Die Fahrfitness-Checks werden vor allem von der Altersgruppe der 80- bis 99-Jährigen wahrgenommen und teilweise auch von besorgten Angehörigen initiiert. Dem ADAC ist es wichtig, Vertrauen aufzubauen und alltagspraktischen Nutzen zu stiften, weshalb keine Daten an externe Stellen wie Polizei oder Ordnungsamt weitergegeben werden. Die Entscheidung, auf Basis der Testergebnisse ggf. Konsequenzen für das eigene Handeln zu ziehen, liegt bei den Getesteten – ein Führerscheinentzug findet nicht statt. Der ADAC hält darüber hinaus auch Angebote für Radfahrerinnen und Radfahrer bereit. Weitere Informationen sind unter adac.de abrufbar.

Dekra

DEKRA präsentierte im Rahmen der Fachtagung ihr Angebot für Fahrtauglichkeitsprüfungen, die an den eigenen Begutachtungsstellen durchgeführt werden. Menschen ab 65 Jahren können hier ihre individuellen Leistungsvoraussetzungen überprüfen lassen. Im Fokus stehen dabei die Reaktionsfähigkeit, die Aufmerksamkeitsfähigkeit, die Belastbarkeit und das Orientierungsvermögen. So müssen beispielsweise in einer Bildschirmübung kurzzeitig aufleuchtende Pfeile erkannt und durch das Drücken der richtigen Taste schnellstmöglich eingeordnet werden. Anhand der Ergebnisse werden den Getesteten in einem Nachgespräch Möglichkeiten aufgezeigt, wie sie etwaige Defizite kompensieren können. Der Test dauert insgesamt etwa 35 Minuten und kann neben einer Selbstüberprüfung auch Anregungen für innerfamiliäre Besprechungen liefern. Die gesammelten Informationen werden vertraulich behandelt und nicht weitergegeben. Weitere Informationen sind unter dekra.de abrufbar.

Polizeipräsidium

Das Polizeipräsidium des Landes Brandenburg richtet sich bei ihrer Präventionsarbeit an verschiedene Alters- und Verkehrsteilnehmergruppen. Während es seine Aufgabe bei den Jüngeren darin sieht, Regeln beizubringen, muss bei den Älteren das bestehende Wissen aufgefrischt und ergänzt werden, damit diese langfristig sicher mobil bleiben. Insgesamt sieht das Polizeipräsidium aufgrund der aktuellen Verkehrsunfalllage bei der Altersgruppe der älteren Menschen den stärksten Handlungsbedarf. Es ist jedoch nicht so einfach, die Zielgruppe zu erreichen: An entsprechenden Aktionen nehmen meistens vor allem die Personen teil, die am wenigsten betroffen sind. Eine große Zahl der Älteren bildet sich nach Einschätzung des Polizeipräsidiums jedoch nicht weiter und lässt sich auch nicht medizinisch auf Eignung zur Verkehrsteilnahme überprüfen. Aber auch andere Altersgruppen sind im Rahmen der polizeilichen Verkehrspräventionsarbeit wichtig. So hat sich die Regelakzeptanz der Menschen verschlechtert und dies auch in sensiblen Bereichen wie etwa vor Schulen oder Kindergärten. Für die Arbeit der Polizei ist die Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern wichtig, gerade auch um die verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen auf mehreren Ebenen anzusprechen. Wünschenswert wäre allgemein aber auch eine höhere Eigenverantwortung der Menschen bei der Verkehrsteilnahme. Ein weiteres Problem stellt überdies die häufige Änderung der Verkehrsregeln dar. So wisse vermutlich nur ein Bruchteil der Menschen, dass die Handynutzung



beim Radfahren bestraft wird. Zur Fachtagung präsentierte sich das Polizeipräsidium mit einem Reaktionstestgerät. Dabei wurden auf spielerische Art und Weise das periphere Sehen, die Hand-Augen-Koordination und die Reaktionsfähigkeit geprüft. Ziel war es, 50 aufleuchtende Lichter durch Berührung schnellstmöglich zu löschen. Die ersten 34 Lichter tauchten nacheinander auf, die letzten 16 erschienen zeitgleich. Weitere Informationen sind unter polizei.brandenburg.de abrufbar.

Verkehrswacht

Die Verkehrswacht präsentierte eine Multimediasäule, die insbesondere im Rahmen von Verkehrssicherheitstagen in Oberstufenzentren und zur Radfahrausbildung eingesetzt wird und mit der das eigene Wissen getestet werden kann. Ein Thema, das durch die Säule vermittelt wird, ist etwa das richtige Bilden der Rettungsgasse bei stockendem Verkehr und im Stau. Die Brandenburger Verkehrswachten führen darüber hinaus zahlreiche weitere Maßnahmen für viele Zielgruppen durch. So werden beispielsweise Roller- und Fahrradparkours zur Verfügung gestellt oder es wird das Einsteigen in den Bus geübt. Ein weiterer Tätigkeitsbereich liegt in der Schulwegsicherheit und in der Bewältigung von Kernsituationen wie etwa dem sicheren Queren von Straßen. Während der Kinder- und Jugendbereich gut abgedeckt wird, sieht die Verkehrswacht weiteres Potential bei der Ansprache von Erwachsenen. Diese zu erreichen ist jedoch schwer, da Verkehrssicherheitstrainings bei dieser Zielgruppe oft nur in Form von Fahrsicherheitstrainings oder Sicherheitsimpulsen der Berufsgenossenschaften erfolgen. Auch für ältere Menschen bietet die Verkehrswacht spezielle Aktionen an. Weitere Informationen sind unter landesverkehrswacht-brandenburg.de abrufbar.



Impressum

Herausgeber

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

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

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

Abbildungen

Umschlag links: [sergey novikov/stock.adobe.com](https://www.stock.adobe.com/sergey-novikov/)
Umschlag mitte: [congerdesign/pixabay.com](https://www.pixabay.com/congerdesign/)
Umschlag rechts: [WavebreakmediaMicro/stock.adobe.com](https://www.stock.adobe.com/WavebreakmediaMicro/)
S. 1, 2, 5, 12, 13, letzte Innenseite: IFK e. V.

Die Grafiken entstammen den Präsentationen der Vortragenden.



