



dokumente*

VERÖFFENTLICHUNG DER SPD-BUNDESTAGSFRAKTION

www.spdfraktion.de

Nr. 07/12

* Verkehrssicherheitsarbeit in der Praxis

Probleme und Chancen

Zukunftsdialog der SPD-Bundestagsfraktion

21. März 2012 in Berlin

IMPRESSUM

HERAUSGEBERIN: FRAKTION DER SPD IM DEUTSCHEN BUNDESTAG
PETRA ERNSTBERGER MDB, PARLAMENTARISCHE GESCHÄFTSFÜHRERIN

REDAKTION: KIRSTEN LÜHMANN
GESTALTUNG: ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

PLATZ DER REPUBLIK 1, 11011 BERLIN

TELEFON: (030) 227-57133
TELEFAX: (030) 227-56800

WWW.SPDFRAKTION.DE

ERSCHIENEN IM NOVEMBER 2012

DIESE VERÖFFENTLICHUNG DER SPD-BUNDESTAGSFRAKTION DIENT AUSSCHLIESSLICH DER INFORMATION.
SIE DARF WÄHREND EINES WAHLKAMPFES NICHT ALS WAHLWERBUNG VERWENDET WERDEN

Inhaltsverzeichnis

- 5 **Begrüßung**
- Sören Bartol, MdB
 Sprecher der Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadt-
 entwicklung
- Kirsten Lühmann, MdB
 Stellv. Sprecherin der Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und
 Stadtentwicklung
- 7 **Kurzstatement „Wirklichkeit trifft auf Politik“**
 Hubertus Heil, MdB
 Stellv. Fraktionsvorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion
- 9 **Impulsreferat „Keine Verkehrstoten – Utopie oder rea-
 listische Option?“**
 Siegfried Brockmann
 Leiter Unfallforschung, GDV
- Impulsreferat „Verkehrssicherheitsarbeit an den Schu-
 len – best practice“**
- 13 Peter Vinke, Rektor a.D.
 Deutsche Verkehrswacht e.V.
- 17 Janine Rettig
 ACE
- 19 **Impulsreferat „Aufgabe der Polizei im Rahmen einer
 effizienten Verkehrssicherheitsarbeit“**
 Martin Mönninghoff
 Deutsche Hochschule der Polizei
- 21 **Impulsreferat „Chance und Herausforderung – Netz-
 werk für kommunale Verkehrssicherheitsarbeit“**
 Theo Jansen,
 Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement/ Verkehrssi-
 cherheit in NRW

Begrüßung

Sören Bartol, MdB

Sprecher der AG Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Kirsten Lühmann, MdB

Stellv. Sprecherin der AG Verkehr, Bau und Stadtentwicklung



„Verkehrssicherheitsarbeit setzt eine enge Abstimmung von Polizei, Schulen, Kommunen und Ehrenamtlichen voraus“, erklärt Kirsten Lühmann anlässlich der Konferenz „Verkehrssicherheitsarbeit in der Praxis — Probleme und Chancen“ in Berlin am 21. März 2012. Kirsten Lühmann, stellvertretende Verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion und ihr Kollege Sören Bartol, Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion, luden Bürgerinnen und Bürger aus ganz Deutschland nach Berlin ein, die ehrenamtlich oder beruflich mit dem Thema „Verkehrssicherheit“ zu tun haben.

2001 hat der damalige Verkehrsminister Kurt Bodewig das „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ aufgestellt, welches sich als sehr erfolgreich erwiesen hat. Das Programm war nötig, weil der Fahrzeugbestand und die Fahrleistung in Deutschland seit den 70er Jahren um fast das Dreifache zugenommen haben.

2011 haben die Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und die Regierungskoalition im entsprechenden Fachausschuss jeweils Anträge gestellt, um dieses Sicherheitsprogramm für den Straßenverkehr ambitioniert fortzuentwickeln. Im Herbst 2011 hat der Verkehrsminister das Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020 vorgestellt. Zu diesem Papier haben wir einiges an Kritik geäußert, da dort konkrete Zielvorgaben und ordnungsrechtliche Maßnahmen fehlen.

Es wird Sie bei den jetzigen Mehrheitsverhältnissen im Deutschen Bundestag nicht verwundern, dass unsere Vorschläge keine Mehrheit gefunden haben. Es gab aber einen Antrag, der angenommen wurde, nämlich den Antrag der Regierungskoalition. Es wundert uns allerdings, dass nicht alles, was dort gefordert und beschlossen wurde, im neuen Sicherheitsprogramm der Regierung zu finden ist. Zum Beispiel das Mehrphasenmodell für Fahranfänger oder der selbsterklärende Verkehrsraum werden nicht erwähnt. Wir erwarten daher, dass die Regierung der Entscheidung des Parlaments entspricht und uns eine Überarbeitung des Verkehrssicherheitsprogramms vorlegt.

Überraschend war für uns auch das Gesamtkonzept zum Thema Verkehrssicherheitsarbeit mit 40 Empfehlungen für die Phase bis 2020, das vom wissenschaftlichen Beirat des BMVBS vorgelegt wurde. Eine zentrale Empfehlung dieses Konzepts ist die Einführung eines Tempolimits von 130 km/h bzw. von einem einheitlichen europäischen Tempolimit auf Autobahnen. Im neuen Verkehrssicherheitskonzept der Regierung wird das Thema Geschwindigkeit noch nicht einmal thematisiert, obwohl – wie Sie alle wissen – nicht angepasste Geschwindigkeit mit aktuell fast 50% die häufigste Unfallursache ist.

Für Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle stehen im Bundeshaushalt jährlich 10 Millionen Euro zur Verfügung. Für den Haushalt 2010 gab es die Absicht dieser Bundesregierung, diesen wichtigen Haushaltstitel zu halbieren, was nach massiven Protesten der SPD, Verbänden und den beiden anderen Oppositionsparteien wieder rückgängig gemacht wurde. Damit bleibt der Etat seit zwanzig Jahren nahezu unverändert. In den Haushaltsberatungen für das Jahr 2012 hat die SPD-Bundestagsfraktion daher eine Erhöhung auf 14 Millionen Euro gefordert. Der Antrag wurde leider von der Regierungskoalition abgelehnt.

Was bedeutet das für unsere Arbeit? Es bedeutet, dass wenn das Geld knapp ist, wir das Beste daraus machen müssen. Wir glauben, dass es einer gemeinsamen Anstrengung von Bund, Ländern, Kommunen, Polizei, Verbänden und Schulen bedarf, um mit diesem Geld eine optimale Verkehrssicherheitsarbeit zu entwickeln. Heute wollen wir diskutieren, wie, ob und wo Jeder und Jede seine/ihre Arbeit mit den anderen Bereichen verknüpfen kann. Denn damit die Verkehrssicherheitsarbeit funktioniert, müssen wir alle an einem Strang ziehen. Darum haben wir zu dieser Veranstaltung Referierende eingeladen, die aus verschiedenen Bereichen kommen, die sich mit Verkehrssicherheit beschäftigen und uns aus ihrem jeweiligen Bereich Impulse geben können.

Wirklichkeit trifft auf Politik

Hubertus Heil, MdB
Stellv. Fraktionsvorsitzender



„Wirklichkeit trifft hier auf Politik“ – mit diesem Statement eröffnete Hubertus Heil, stellvertretender Fraktionsvorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion, die Konferenz „Verkehrssicherheitsarbeit in der Praxis – Probleme und Chancen“.

Sie kennen alle den berühmten Satz aus der Fernsehtalkshow von Frank Plasberg, der behauptet, dass in seiner Sendung Politik auf Wirklichkeit treffe. Als jemand, der hin und wieder das zweifelhafte Vergnügen hat, an solchen Talkshows teilzunehmen, würde ich die Einlösung dieses Versprechens grundsätzlich in Frage stellen. Nichtsdestoweniger ist es wichtig, dass zu wichtigen Themen ein Austausch zwischen Praktikern, Wissenschaftlern und politisch Verantwortlichen der verschiedenen Ebenen stattfindet. Das betrifft vor allem das Thema Verkehrssicherheitsarbeit, das im Mittelpunkt dieser Veranstaltung steht. Denn wir haben sehr viele Menschen in unserem Land, die sich ehrenamtlich für Verkehrssicherheit engagieren – wie z.B. die Verkehrswacht – aber auch ganz viele, die beruflich mit diesem Thema befasst sind.

Obwohl mein Schwerpunkt Wirtschaft und Arbeit ist, hat bei mir diese Veranstaltung, aber auch die Erfahrungen aus meinem eigenen, sehr ländlichen, Wahlkreis dazu geführt, mir verstärkt Gedanken über dieses Thema zu machen. Ich habe einige Jahre in meinem Wahlkreis ein Projekt der Polizei begleiten dürfen, das sich sehr praktisch mit der Frage der Reduzierung von Baumunfällen auseinandergesetzt hat. Das Projekt lief mit außerordentlichem Erfolg und hat dazu geführt, dass

eine Öffentlichkeit entstanden ist und bauliche Maßnahmen in Gang gekommen sind. Solche Projekte sind aber aus unterschiedlichen Gründen sehr begrenzt. Daher glaube ich, dass wir davon wegkommen müssen, immer nur von Pilotprojekten zu reden. Dass wir über einzelne Regionen und Pilotprojekte hinaus Konsequenzen ziehen und eine Art von „best-practice-Kartei“ in diesem Bereich erstellen müssen.

Was mich im Bereich der Wirtschaftspolitik beschäftigt, sind Fragen des Strukturwandels in der Wirtschaft und in der Gesellschaft, wie z. B. die Frage der Mobilität: Was sind da „Megatrends“, die auf uns zukommen? Wie können wir eine integrierte Mobilität betreiben, die verschiedene Formen und Arten miteinander vernetzt? Wir reden auch über den gesellschaftlichen Wandel. Wir werden in einer älter werdenden Gesellschaft eine andere Form von Mobilitätsverhalten haben. Es geht auch um den technisch-wissenschaftlichen Wandel – Wandel der Produktionsformen, der Auswirkung auf die Verkehrssicherheit hat. Wir haben mittlerweile ein anderes Kommunikationsverhalten in unserer Gesellschaft und müssen intensiver auf Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern eingehen, die sich immer stärker artikulieren. Deswegen muss die Verkehrssicherheitsarbeit ständig entwickelt und angepasst werden.

Die EU hat sich ambitionierte Ziele gesetzt: Bis 2020 soll die Zahl der Verkehrstoten auf unserem Kontinent um 50 % verringert werden. Ich hoffe, dass die Referierenden uns heute deutlich machen können, dass man diese Ziele mit konkreten wirksamen Maßnahmen unterlegen kann, die ständig evaluiert werden müssen. Dies betrifft sowohl gesetzgeberische Maßnahmen als auch praktische Dinge, die vor Ort ankommen müssen. Wir wissen zum Beispiel, dass wir nicht nur in die Forschung, sondern auch in die Infrastruktur mehr investieren müssen – insbesondere mit Blick auf die Finanzausstattung vieler Kommunen in Deutschland. Denn die verrottende Infrastruktur ist ebenfalls ein Risiko für die Verkehrsteilnehmer.

Ich danke Ihnen, dass Sie aus allen Teilen der Republik gekommen sind und wünsche Ihnen eine gute und produktive Veranstaltung. Und wenn Frank Plasberg behauptet, dass in seiner Talkshow Politik auf Wirklichkeit trifft, kann ich behaupten, dass hier Wirklichkeit auf Politik trifft. Ich hoffe, dass diese Tagung nicht nur nach dem alten sozialpädagogischen Motto „Wichtig ist, dass wir darüber geredet haben“ läuft, sondern dass wir aus den Erkenntnissen des heutigen Zukunftsdialogs unsere Position weiterentwickeln können. Auch wenn wir sie aufgrund der aktuellen Mehrheitsverhältnisse in diesem Hause nicht sofort umsetzen können, lohnt es sich für Sie hier zu sein, denn wir haben vor nächstes Jahr in Regierungsverantwortung diese Themen anzupacken

Keine Verkehrstoten – Utopie oder realistische Option?

Siegfried Brockmann

Leiter der Unfallforschung der Versicherer



Siegfried Brockmann präsentierte in seinem Impulsreferat die Situation auf Deutschlands Straßen. Diese ist nach seiner Einschätzung alarmierend: Täglich gibt es in Deutschland zehn Verkehrstote, 20 Schwerverletzte und 200 Schwerverletzte. Den größten Risikobereich stellen dabei nicht Autobahnen dar, sondern vor allem Landstraßen; die häufigste Unfallursache sind Baumunfälle. Ein Entfernen von Bäumen ist aber nach Brockmann in den meisten Fällen gar nicht notwendig. Als Lösung schlug der Experte Schutzplanken oder Hecken und die Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf Landstraßen und 70 km/h in Alleen vor.

Das Thema „Geschwindigkeit“ spielt nach Brockmann bei Motorradunfällen ebenfalls eine entscheidende Rolle. Hierbei sterben pro Jahr etwa 700 Menschen, davon zwei Drittel auf Landstraßen. Die häufigsten Unfallursachen sind hier das Abkommen von der Fahrbahn, Überholunfälle und die Vorfahrtmissachtung durch PKW. Nur 30 Prozent aller tödlichen Mo-

torradunfälle sind dabei von den Fahrenden selbst verschuldet. Motorradfahren hat ein 16-fach höheres Todesrisiko als das Fahren von Kraftfahrzeugen. Das Hauptproblem ist also überhöhte Geschwindigkeit. Daher würde ein Tempolimit von 80km/h außerorts das Problem weitgehend lösen.

Bei Radfahrunfällen stehen zwei andere Aspekte im Vordergrund: Die Benutzung der falschen Fahrbahn durch Radfahrer, und Fehler beim Abbiegen durch PKW. „Man muss Radverkehrsanlagen so verbessern, dass sie sinnvollen Schutz bieten. Auch zwischen Radfahrern untereinander“, erklärte Siegfried Brockmann. Weiterhin soll der Schulterblick konsequent durchgesetzt und überprüft werden.

Auch hinsichtlich notwendiger Maßnahmen bei Fußgängerunfällen ist Tempolimit das Schlagwort. Es sollten nicht nur sichere Querungen gewährleistet – beispielsweise durch zusätzliche Mittelstreifen auf großen Straßen sowie durch Fußgängerampeln – sondern eine Regelgeschwindigkeit für Autos von 30 km/h innerorts eingeführt werden. Denn die Unterschiede zwischen den Auswirkungen eines Fußgängerunfalls mit 30 km/h und mit 50 km/h sind gravierend: Bei einem 50 km/h schnellen Fahrzeug beträgt die Wahrscheinlichkeit einer tödlichen Verletzung fast 80 Prozent, bei 30 km/h dagegen nur 10 Prozent. „Ob 30 oder 50 Stundenkilometer gefahren wird, entscheidet oft über Leben oder Tod.“ Dabei reichen nicht nur Geschwindigkeitsreduzierungen,

welche ignoriert werden können. Es sind auch bauliche Maßnahmen an Straßen oder Eingriffe in die Fahrzeuge wie zum Beispiel Telematik erforderlich, um geringere Geschwindigkeiten durchzusetzen.

In der Diskussion wurde deutlich, dass für junge Menschen heute das eigene Kraftfahrzeug nicht mehr den Stellenwert hat wie noch vor einigen Jahren. Durch dieses geänderte Mobilitätsverhalten bietet sich die einmalige Chance das Thema Risiken im Straßenverkehr auch den 16- bis 24-jährigen wirksam näher zu bringen.

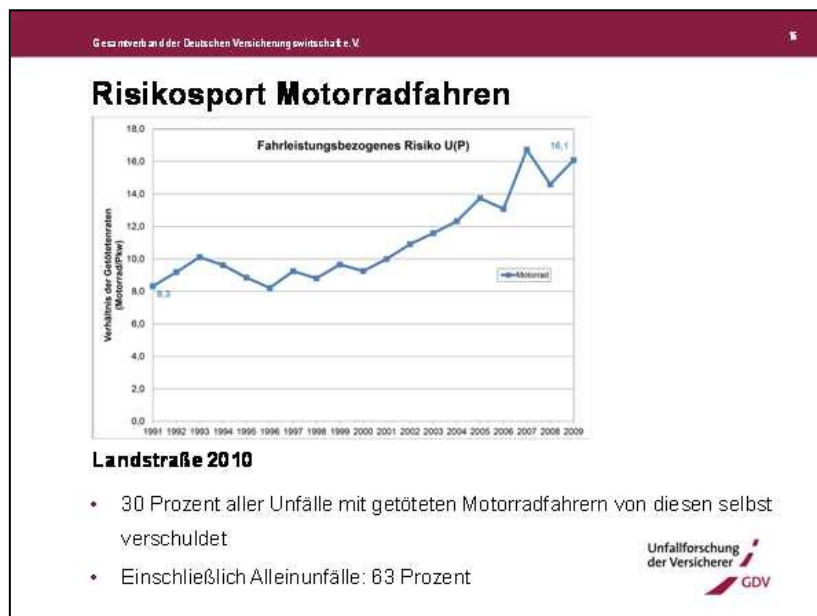
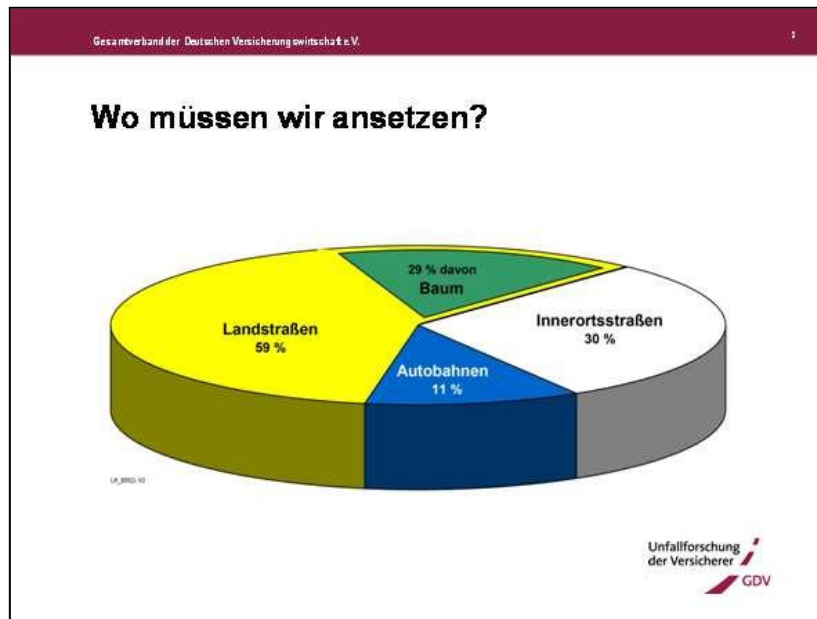
Eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf unseren Straßen würde keinen Cent kosten, so ein Diskussionsteilnehmer. „Umso trauriger ist es, dass das Thema Geschwindigkeit im neuen Verkehrssicherheitsprogramm keine Rolle spielt“, resümierte Kirsten Lühmann.

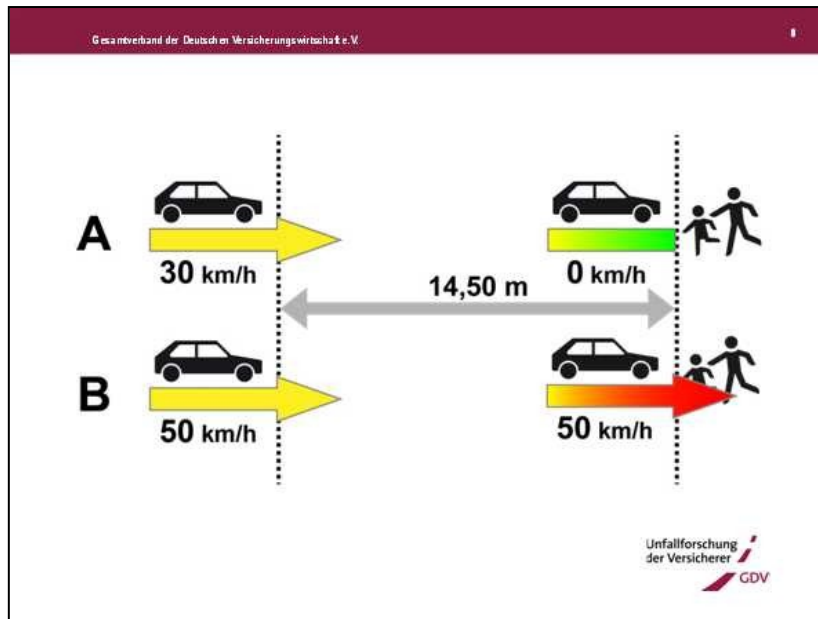
Kontakt:

Siegfried Brockmann
Unfallforschung der Versicherer (UDV)
Wilhelmstraße 43-43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel: 030-2020 - 5820
s.brockmann(at)gdv.de
<http://www.udv.de/service/kontakt/>

weiterführende Informationen:

Unfallverhütungsbericht der Bundesregierung 2008/2009:
<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/029/1702905.pdf>





Verkehrssicherheitsarbeit an den Schulen – best practice

Peter Vinke
Deutschen Verkehrswacht



Peter Vinke langjähriger Berater für Verkehrssicherheit an Schulen plädierte dafür, mehr in die Verkehrserziehung in Kindergärten und Schulen zu investieren. In Schulen werden alle Kinder erreicht. Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung ist dabei die Aufgabe aller Schulformen und Schulstufen. Die ersten Informationen müssen dabei bereits vor dem Beginn der ersten Klasse an die Eltern geleitet werden, um von Anfang an einen sicheren Schulweg zu ermöglichen. Eine komfortable Möglichkeit bietet dabei der online erstellbare Schulwegeplan, in dem Gefahrenstellen, Querungsstellen und Querungshilfen für den individuellen Schulweg der Kinder eingetragen sind. Dieser Weg muss mit den Kindern unbedingt eingeübt werden.

Als Erfolgsbeispiele präsentierte Vinke eine Reihe von Aktionen und Trainings, etwa den Wettbewerb „Können auf zwei Rädern“, Unfalldemonstrationen mit Dummies oder die Aufklärung über Alkohol und Drogen gemeinsam mit Fachärzten und Mitgliedern der Anonymen

Alkoholiker. Gleichzeitig wies er darauf hin, dass die Schule vor der Herausforderung steht, neben dem richtigen Verkehrsverhalten den Schülerinnen und Schülern viele weitere Kompetenzen zu vermitteln. Verkehrserziehung wird aufgrund der Vervielfachung der Aufgaben von Schulen immer weiter in den Hintergrund gedrängt. Daher sollten sich die Eltern an der Verkehrserziehung ihrer Kinder aktiver beteiligen. Sie können dafür sorgen, dass ihre Kinder mehr als heute üblich mit dem Straßenverkehr in Berührung kommen und den Straßenverkehr öfter erleben. „Eltern sollten ihre Kinder nicht immer mit dem Auto zur Schule fahren, sondern ihnen zutrauen, den Weg zur Schule selbstständig zu bewältigen – zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV.“ Aber auch im Schulsystem sieht Vinke Nachholbedarf. Die Verkehrserziehung soll in die Lehreraus- und -fortbildungsprogramme integriert werden: „Es darf nicht sein, dass Lehrerinnen und Lehrer aus dem Studium kommen und von Verkehrserziehung keine Ahnung haben.“ Das Thema Mobilität muss stärker in den Schulbüchern behandelt werden. Auf Kreisebene sieht er Arbeitsgemeinschaften, welche die Verkehrserziehung koordinieren, als Erfolgsmodell. „Verkehrserziehung ist dabei jedoch nicht kostenlos zu haben“, merkte Vinke an.

Kontakt:
Peter Vinke
Kreisverkehrswacht Borken
peter@vinke-net.de

Erläuterungen der Folien:

- Radfahrausbildung: Wettbewerb „Könner auf 2 Rädern“; Kinder trainieren für Preis „Meister auf 2 Rädern“ mit Parcours mehrere Monate lang
- Skate and Roll: Sicheres Fahren mit Inlineskatern wird mit Jugendlichen geübt
- Projekt „Kleine Busschule“: Toter Winkel im Bus wird durch Sitzen auf dem Fahrersitz erlebt
- Crash Kurs NRW: Zeigt Schülern der 10. und 11. Klasse die Gefahren zu schnellen Fahrens auf
- Xperttalks: Schülern wird eine Problemsituation gestellt, die sie selbstständig lösen müssen

Primarstufe

- **Radfahrtraining Klassen 1 und 2** (Schonraum)
(Mobile oder stationäre Jugendverkehrsschulen)
- **Radfahrtraining Klassen 3 und 4** (Verkehrsraum)
- **Wettbewerb „Könner auf zwei Rädern“**
(Grundschulen Klassen 1-4, Förderschulen)




Sekundarstufe

- **Mein neuer Schulweg**
- **Radfahrtraining** (Fortführung der Grundschularbeit, Vorbereitung von Klassenausflügen mit dem Fahrrad)
- **Fahrradwerkstatt**
- **„Skate and Roll“**
(Handbuch für Lehrer mit Hinweisen zum Inlineskatens für den Verkehrsunterricht)



Sekundarstufe

„Toter Winkel“



Sekundarstufe II

- **Unfalldemonstration**
- **Begleitetes Fahren**
- **Crash Kurs NRW**
(warnen der Fahranfänger im Alter von 16 bis 24 Jahren vor Unfällen durch schockierende Bildern)
- **Xpert Talks**
(mit jungen Fahrern alternative Möglichkeiten zu Risikoverhalten diskutieren)



Projekte zur Verkehrserziehung

Aktion zum Schulanfang „Kreis Borken sieht GELB“

In diesem Jahr wird die Aktion "Kreis Borken sieht GELB" zum siebten Mal im Kreis Borken durchgeführt. Mit Radio WMW als Initiator, der Sparkasse Westmünsterland als Sponsor und dem Kreis Borken und der Kreisverkehrswacht Borken als weitere Partner und in Zusammenarbeit mit der Kreispolizei Borken, dem Schulamt für den Kreis Borken und allen Grundschulen im Kreis Borken soll der Schulweg - besonders für die Schulanfänger - sicherer gemacht werden. Dazu sind verschiedene Maßnahmen vorgesehen:

- Alle Schulanfänger erhalten ein gelbes Käppi damit sie im Straßenverkehr besonders für die Kraftfahrer besser sichtbar werden.
- Alle Eltern der Schulanfänger erhalten einen Flyer mit Tipps für den sicheren Schulweg.
- In Schulen und öffentlichen Gebäuden werden Plakate ausgehängt, die auf die besondere Situation der Schulanfänger aufmerksam machen.
- Über die Medien (Rundfunk, Presse) wird die Bevölkerung immer wieder auf die besonderen Gefahren, denen Kinder – besonders die Schulanfänger - im Straßenverkehr ausgesetzt sind, aufmerksam gemacht.
- An 10 Schulen im Kreis werden mit Schulkindern Aktionen mit Denk- und Dankzetteln durchgeführt. Schülerinnen und Schüler der 4. Klassen – die Paten der Erstklässler - gestalten diese Zettel und verteilen sie in Zusammenarbeit mit der Polizei zu Beginn des neuen Schuljahres an Verkehrsteilnehmer im Schulumfeld.
- Auf den Schulwegen und an den Schulen finden verstärkt Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei statt

Kein Schulanfänger, kein Kind soll im Straßenverkehr zu Schaden kommen!

(Deutsche Verkehrswacht e.V.)

.....

Janine Rettig ACE



Janine Rettig stellte das Projekt „Mobililli“ des ACE für mehr Verkehrserziehung an Kindertagesstätten und Grundschulen vor. Das Projekt soll das Bewusstsein der Kinder für eigene Mobilität und das städtische Umfeld fördern. Das praktische Erfahren von Verkehrssituationen steht dabei im Mittelpunkt.


Die Schulen können sich je nach Problemlagen vor Ort und eigenen Angeboten ein Programm zusammenstellen. Im Rahmen des Projektes wird z.B. den Kindern beigebracht, wie man eigene motorischen Fähigkeiten im Straßenverkehr einschätzt oder auch exemplarisch den Schulweg mit seinen Gefahrstellen erarbeitet. Ein Geschicklichkeits- und ein Fahrradparcours bilden den Mittelpunkt des Programmes.

Damit Verkehrserziehung nachhaltig vermittelt werden kann, bietet das Projekt weitere Unterrichtsmaterialien und Unterstützung für Lehrer an. Das Projekt wird in mehreren Bundesländern stark nachgefragt. Janine Rettig ist ebenfalls von

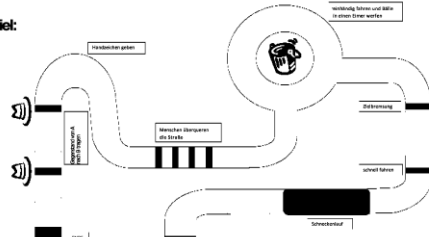
der entscheidenden Rolle der Eltern bei der Verkehrserziehung überzeugt: „Wir versuchen bei allen Projekten die Eltern zu mobilisieren.“

In der Diskussion wurde zudem bemängelt, dass die kommunale Förderung der Verkehrserziehung in den letzten Jahren weniger geworden ist. Hier seien gemeinsame Anstrengungen für eine Verbesserung der Situation erforderlich.

Kontakt:
Janine Rettig
ACE Auto Club Europa e.V.
janine.rettig@ace-online.de
Telefon: 030 27872512

<p>Hell - Dunkel: Sicherheit durch Farbe</p> <p>Art der Aktivität: Gruppenaktivität Aktionsort: abgedunkelter Klassenraum Klassenstufe: ab 1. Klasse Anzahl Betreuer: mindestens eine Person</p> <p>„Hell - Dunkel“ soll veranschaulichen, wie helle und dunkle Kleidung im Straßenverkehr wahrgenommen wird.</p> <p>Material:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Taschenlampen • Sicherheitswesten • Reflektoren • Arbeitsblätter <p>Didaktisches Ziel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auswahl der richtigen Kleidung in der Dunkelheit und bei schlechten Sichtverhältnissen • Förderung der Wahrnehmungsfähigkeit: Erkennen der Leuchtkraft einzelner Farben im Lichtstrahl bei Dunkelheit <p>Vorbereitungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tische und Stühle werden zur Seite geschoben. Der Raum wird abgedunkelt. • Zwei Gruppen werden gebildet- die eine ist hell, die andere dunkel gekleidet. 	<p>Spielanleitung</p> <p>Durchführung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zu Beginn geht die dunkel gekleidete Gruppe in die Mitte des Raumes und bewegt sich wie im Straßenverkehr. Die hell gekleidete Gruppe leuchtet mit ihren Taschenlampen wie Scheinwerfer eines Autos auf die Kleidung der Kinder. • Im zweiten Durchgang wechseln die Gruppen. Mehrere Kinder tragen die Sicherheitswesten. Jetzt werden die Kinder mit den Sicherheitswesten angeleuchtet. • Das Licht geht an und gemeinsam soll der Unterschied besprochen werden: „Was habt ihr gesehen?“, „Welchen Unterschied gab es?“, „Was bedeutet das für den Straßenverkehr?“ • Am Schluss soll noch einmal deutlich gemacht werden, welche Farben gut zu erkennen sind. Dabei stellen sich ein dunkel und ein hell gekleidetes Kind sowie ein Kind mit Sicherheitsweste in die Mitte des Raumes und lassen sich wiederum anleuchten. • Wichtig: Die Aufmerksamkeit der Kinder auf die unterschiedliche Sichtbarkeit der Kleidung lenken. <p>Ende: Lochen der Fahrkarte</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>Tipp: Das Fahrrad kann hinzugenommen werden. Dabei werden die Reflektoren thematisiert. Dazu können folgende Fragen gestellt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Wo gibt es Reflektoren?“ • „Warum gibt es einen Frontreflektor und Rückstrahler?“ (A: entgegenkommende und Fahrzeuge auf gleicher Spur) • „Wie nennt man Reflektoren noch?“ (A: Katzenaugen/Rückstrahler)
--	--

Spieldauer
Spielort
Klassenstufe
Spielmodus
Anspruch

<p>Fahrradspiele (auch in Verbindung mit Fahrradcheck)</p> <p>Art der Aktivität: Gruppenaktivität Aktionsort: Schulhof, Turnhalle, Sportplatz Klassenstufe: ab 3. Klasse Anzahl Betreuer: mindestens zwei Personen</p> <p>Hier kannst du zeigen, wie gut du Fahrrad fahren kannst. Nicht schnell musst du sein, sondern geschickt.</p> <p>Material:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrräder und Fahrradhelme • Bälle • Verkehrszeichen • Absperrung <p>Didaktisches Ziel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung der Verkehrskompetenz und Wahrnehmungsfähigkeit • Förderung des sicheren Umgangs mit dem Fahrrad <p>Vorbereitungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parcours aufbauen <p>Voraussetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sicheres Beherrschen des Fahrradfahrens 	<p>Spielanleitung</p> <p>Durchführung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Parcours wird mit den Kindern einmal ohne Fahrrad durchlaufen und an den Streckenabschnitten die verschiedenen Aufgaben erklärt. • Die Kinder fahren nacheinander mit ausreichendem Abstand durch den Parcours. <p>Wichtig: In Kombination mit Fahrrad-Check: Die Gruppe vorher teilen und eine Hälfte zum Fahrradcheck schicken.</p> <p>Variationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • einarmig im Kreis fahren (evtl. dabei einen Ball in einen Eimer werfen) • Zielbremsung (Erst ab der Höhe des Stopp-Schildes darf gebremst werden.) • Schneckenrennen (eine bestimmte und vorher abgesteckte Strecke wird so langsam wie möglich gefahren) • Stop and Go • Zahlen addieren • Ein mit H₂O gefüllter Becher muss „ohne Wasserverlust“, über eine bestimmte Streckenlänge transportiert werden. <p>Beispiel:</p> <div style="text-align: center;">  </div>
--	---

Spieldauer
Spielort
Klassenstufe
Spielmodus
Anspruch

Aufgabe der Polizei im Rahmen einer effizienten Verkehrssicherheitsarbeit

Martin Mönninghoff
Deutsche Hochschule der Polizei



Martin Mönninghoff (Lehrstuhl polizeiliche Verkehrssicherheit) setzte sich in seinem Beitrag für eine stärkere Lobby für die Verkehrssicherheit ein. Trotz einer UN-Dekade der Verkehrssicherheit und einem Programm hat sich in Deutschland bisher weniger getan als bei seinen europäischen Nachbarn. Als Vorbild könnte man Frankreich nehmen, wo die im Jahr 2002 vom Staatspräsidenten initiierten Maßnahmen bereits einige Erfolge erzielen konnten. Dort beträgt beispielsweise das Bußgeld für eine Geschwindigkeitsübertretung, die in Deutschland nur mit 20 € zu Buche schlägt, 160 €. In Deutschland wird eine Priorisierung des Themas „Regelkonformität überwachen“ oft mit dem Verweis auf schädliche Wirkungen für die Wirtschaft abgewiesen.

Der Großteil der Verkehrssünder weiß, dass sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreiten und kalkulieren eine geringe Kontrolldichte und niedrige Bußgelder in ihr rücksichtsloses Fahrverhalten ein. Die meisten Verstöße werden

zudem von Menschen über 45 Jahre begangen. Diese sind oft in einer vorteilhafteren Situation, die es ihnen möglich macht, regelmäßig Bußgelder zu zahlen als zum Beispiel ein Auszubildender. Daher kritisiert Mönninghoff die geltenden Mechanismen: „Verkehrsüberwachung funktioniert nur dann, wenn es Strafen gibt, die weh tun.“ Auch die bisherige Punkteregelung setzt seiner Meinung nach zu spät ein: „Es sind zu viele Verstöße möglich, bevor überhaupt Punkte und Sanktionen erfolgen.“

Um tödlichen Verkehrsunfällen aufgrund von Trunkenheit vorzubeugen, setzt er sich für ein generelles Alkoholverbot im Straßenverkehr ein. Um den Anforderungen einer älter werdenden Bevölkerung gerecht zu werden, spricht sich Mönninghoff für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Ortschaften aus.

Er mahnt darüber hinaus ein Ende des „Geschwindigkeits-Hypes“ an und rechnet fest mit weniger Verkehrstoten bei einer generellen Geschwindigkeitsreduzierung. Eine Möglichkeit stellt die abschnittsweise Überwachung von Geschwindigkeit dar. Die Aufgaben der Polizei betreffend, fordert Mönninghoff einen flächendeckenden Kontrolldruck und mehr Präsenz auf der Straße. In der Diskussion wurde die Befürchtung geäußert, dass durch Personalabbau bei der Polizei Präventionsaufgaben gegenüber Überwachung und Sanktion in den Hintergrund gedrängt werden.

Außerdem fordert Mönninghoff eine „Nationale Koordinierungsstelle für Verkehrssicherheit“, um die Arbeit der Länderpolizeien und des Bundes besser zu koordinieren.

Kontakt:

Martin Mönninghoff

Deutsche Hochschule der Polizei

Telefon: +49 2501 806-277

E-Mail: martin.moeninghoff@dhp.de

<http://www.dhp.de/de/hochschule/Fachgebiete/Moenninghoff.php>

Chance und Herausforderung – Netzwerk für kommunale Ver- kehrssicherheitsarbeit

Theo Jansen

Leiter der Koordinierungsstelle Mobilitäts-
management Nordrhein-Westfalen



Theo Jansen forderte im Schlussvortrag die kommunalen Vertreter und Vertreterinnen auf, Ziele für mehr Verkehrssicherheit zu formulieren, um daraus eine Strategie für die jeweilige Region zu erarbeiten. Dabei ist eine Vernetzung verschiedener Bereiche, etwa Klimaschutz, Energie und Demographie sowie Städtebau mit klassischen Mobilitätsthemen anzustreben. Wichtig ist es dabei, die Bedürfnisse von älteren Menschen und Familien mit Kindern einzubeziehen: „Ich empfehle es jedem, einmal mit einem Zwillingswagen oder einem einfachen Kinderwagen durch die Stadt zu gehen. Da merkt man schnell, wo beispielsweise Aufzüge fehlen, Durchgänge zu eng oder Bordsteine zu hoch sind und wird darauf aufmerksam, wie wichtig es ist, auch auf diese Gruppe bei der Stadtplanung Rücksicht zu nehmen.“ Zur Veranschaulichung von Problemlagen führt die Koordinierungsstelle in einem Projekt Mitglieder kommunaler Verkehrsausschüsse in sogenannten Altersanzügen durch den ÖPNV. Diese Anzüge simulieren für jüngere Teilnehmer durch

Bandagen, Gewichte und Sinnesbeeinträchtigungen verschiedene Einschränkungen, die das Alter für den Alltag mit sich bringt. So wird für die Ausschussmitglieder am eigenen Leibe erfahrbar, mit welchen Schwierigkeiten für ihre Mobilität ältere Menschen zu kämpfen haben. In einem anderen Projekt erkunden Mitarbeiter der Stadtverwaltung gemeinsam mit Senioren Gefahrenstellen. Betriebliche Mobilitätsberatung – oft mit Einsparpotentialen für Betriebe verbunden – bilden eine weitere Projektlinie der Koordinierungsstelle. Jansen mahnt an, dass sich bisher nur wenige Kommunen messbare und damit überprüfbare Ziele gesetzt haben.

Laut einer Umfrage wünschten sich die meisten Bürgerinnen und Bürger zum Thema Verkehrssicherheit Veränderungen im Bereich der Fuß- und Radwege und nicht, wie häufig angenommen, mehr Raum für Straßenverkehr und leicht erreichbare Parkplätze. Um den Bedürfnissen sowohl nach mehr sicherem Raum als auch nach zentralen Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge Rechnung zu tragen, stellt Parkraumbewirtschaftung ein zentrales Thema der Stadtplanung dar.

Daneben engagiert die Koordinierungsstelle sich für eine Weiterbildung von Kommunalvertretern zu Mobilitätsmanagern. In der Diskussion wurde auf die Wichtigkeit des Ehrenamtes im Bereich Verkehrssicherheit betont. Eine Entbürokratisierung würde Ehrenamtlichen bei ihrer Arbeit helfen.

Kommunale Verkehrssicherheitsarbeit





Neue Mobilitätskultur

Teil eines kommunales Mobilitätskonzeptes

Hauptakteur: Kommune

Kommunen brauchen Unterstützung



Quelle: www.fourac.com/programm/programm/002_Spinner.jpg

21.03.2012

SPD-Bundestagsfraktion: Verkehrssicherheitsarbeit in der Praxis

2



Erkenntnis- oder Handlungsproblem?






Quelle: <http://www.konkre.de>

Quelle: Jörg Schindler: Postfossile Mobilität, BfV Hamburg 2009, S. 279

21.03.2012

SPD-Bundestagsfraktion: Verkehrssicherheitsarbeit in der Praxis

13





Netzwerk
„Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“



Projektsteckbrief Fußgängercheck

Ziele des Programms:

- Generierung von lokalem Wissen über die Bedürfnisse der Zielgruppe; Beteiligung von „Senioren als Experten“
- Förderung der selbstständigen Mobilität von Senioren
- Stärkung des Dialogs zwischen Bürger, Verwaltung und Institutionen im Bereich Mobilität / Verkehrssicherheit
- Aktive kommunale Verkehrssicherheitsarbeit als wichtiger Standortfaktor

Ablauf:

Gemeinsam mit Senioren führt die Kommune eine „Stadtteilbegehung“ durch. Hierbei werden folgende Aspekte betrachtet:

1. Untersuchung des Verkehrsraums auf Gefahrenpunkte und Barrierefreiheit
2. Aufnahme der Verkehrsinfrastruktur – „positive Aspekte“
3. Überprüfung altersrelevanter Einrichtungen auf ihre Zugänglichkeit
4. Erfassung der Zugänge zu den ÖPNV-Haltestellen
5. Erfassung der Haltestellen Infrastruktur
6. Erfassung der Hauptroute älterer Menschen

Die Arbeitsergebnisse des „Fußgängerchecks“ sollen ggf. in einen Seniorenwegeplan bzw. einen Informationsflyer einfließen. Die Ergebnisse können damit sowohl den Senioren als Information dienen, als auch für die weitere Verkehrsplanung hilfreich sein.



NRW Verkehrsminister Michael Groschek (2.v.r.) werden die Ergebnisse präsentiert.



Kooperationspartner

- Kommunen
- Verkehrsunternehmen
- Seniorenverbände, -institutionen
- Lokale Vereine

Kontakt:

VRS GmbH, Glockengasse 37-39, 50667 Köln
Tel.: 0221-20808-731, verkehrssicherheitsarbeit@vrsinfo.de



Weiterführende Informationen

Handlungsleitfaden des Verkehrsverbund Rhein-Sieg:
<http://www.vrsinfo.de/der-vrs/mobilitaetsmanagement/mobilitaetsberatung-fuer-senioren/wettbewerb-fussgaengercheck.html>

Das Netzwerk wird getragen von:











Kontakt:

Theo Jansen

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Leiter der Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement

Glockengasse 37-39, 50667 Köln

Tel.: 0221-20808-732

<http://www.vrsinfo.de/der-vrs/mobilitaetsmanagement.html>

E-Mail: Theo.Jansen@vrsinfo.de

weiterführende Informationen:

Projektdatenbank der Verkehrssicherheit NRW:

<http://www.verkehrssicherheit.nrw.de/projekte/index.php>

regionale Netzwerke für Verkehrssicherheit NRW:

http://www.verkehrssicherheit.nrw.de/regionale_netzwerke/index.php