



Newsletter Netzwerk Verkehrssicherheit

Ausgabe 9 | September 2021

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit,

in diesem Newsletter möchten wir Sie über folgende Themen informieren:

1. Aus den Brandenburger Landkreisen

- Verkehrswacht Cottbus verfügt über Aufprallsimulator
- MIL fördert Nachrüstung mit Abbiegeassistenzsystemen
- Hilfe bei Radpannen – ADAC startet Pilotprojekt

2. Blick über die Landesgrenze

- Interaktiver Unfallatlas bietet Daten für alle Bundesländer
- DVR startet bundesweite Kampagne „Landstraße – Fahr sicher!“
- Umfrage des TÜV-Verbands zum Mobilitätsverhalten
- Difu testet ÖPNV auf Abruf

3. Lesens- und Sehenswertes rund um die Verkehrssicherheit

- BAST untersucht LKW-Notbremssysteme
- Difu veröffentlicht Sammelband mit Forschungsprojekten zur Radverkehrsinfrastruktur

4. Termine und Hinweise

- 2. Nationale Radlogistik-Konferenz
- ADAC Mobilitätstage im September
- 2. Internationaler DACH-Verkehrskongress
- DVR vergibt Förderpreis 2022

5. Das Interview des Monats

- Dana Mroß, Koordinatorin der Beratungsstelle Kinderneurologie-Hilfe Berlin/Brandenburg am Unfallkrankenhaus Berlin

Wir wünschen viel Vergnügen beim Lesen!

Ihre Netzwerker

Carolin Bablich, Ariane Russev, Erik Schubert und Sebastian Scislo

Verkehrswacht Cottbus verfügt über Aufprallsimulator



© Verkehrswacht Cottbus

Die Verkehrswacht Cottbus verfügt seit Kurzem über einen Aufprallsimulator. Der auf einen Anhänger montierte Smart kommt ab sofort bei der Unfallpräventionsarbeit zum Einsatz und soll den Brandenburgern insbesondere die Themen „Abstand“, „vorausschauende Fahrweise“, „Geschwindigkeit“, „Ablenkung“ sowie „Sicherheitsgurt“ näherbringen. Unter dem Motto „Wir fahren Sie gegen die Wand! – Für Ihre Sicherheit!“ können Interessierte die Wucht eines Aufpralls und die Wirkung des Sicherheitsgurts selbst erleben. Durch die praktische Unfallpräventionsarbeit möchte die Verkehrswacht Cottbus in ganz Brandenburg bei Veranstaltungen, Stadtfesten und Gesundheitstagen das Thema „Verkehrssicherheit“ in

den Fokus rücken und für eine verantwortungsbewusste und regelkonforme Fahrweise werben.

Der Simulator kombiniert zwei der wichtigsten Themen in der Unfallprävention: Zum einen zeigt der klassische Aufprallsimulator auf, wie wichtig das Anschnallen beim Autofahren ist. Zum anderen demonstriert der Ablenkungssimulator anschaulich die gefährlichen Folgen von Ablenkung im PKW-Cockpit während der Fahrt. Die Teilnehmer erleben in der integrierten Fahrsimulation unterschiedliche Gefahrensituationen des alltäglichen Straßenverkehrs. Sie sind aufgefordert, den Ablauf der Simulationen interaktiv durch beschleunigen und bremsen mit zu beeinflussen. Insbesondere wird demonstriert, wie eine Ablenkung des Fahrers durch die Ausübung von Sekundäraufgaben (z. B. Bedienung von Handy, Radio oder Navigationssystem) zum Unfallrisiko werden kann. Die Teilnehmer erleben bei den durch ihr Fehlverhalten verursachten Unfällen ein unfalltypisches Feedback. Dieses wird mit den Teilnehmern besprochen und ausgewertet.

Mit der Umsetzung des Projekts möchte die Verkehrswacht Cottbus einen Beitrag in der Verkehrsunfallpräventionsarbeit des Landes Brandenburg leisten. Das Land und die Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit sollen aktiv dabei unterstützt werden, die Inhalte und Ziele des aktuellen Verkehrssicherheitsprogramms des Landes Brandenburg erfolgreich zu vermitteln. Das Projekt wurde mit Mitteln des Ministeriums des Innern und für Kommunales (MIK) gefördert.

Anfragen zu Terminen können gern an die Verkehrswacht Cottbus gerichtet werden: Telefonisch unter (0355) 86 19 40 oder per Mail an info@verkehrswacht-cottbus.de.

MIL fördert Nachrüstung mit Abbiegeassistenzsystemen



© pixabay

Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) fördert mit einer neuen Richtlinie (Rili AASBbg) die Nachrüstung von Nutzfahrzeugen wie LKW und Bussen mit Abbiegeassistenzsystemen. Diese Systeme können nachweislich schwere Unfälle beim Rechtsabbiegen verhindern und damit die Verkehrssicherheit erhöhen: Abbiegeassistenzsysteme unterstützen den Fahrer, indem sie mittels eines akustischen oder optischen Signals vor einer Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern warnen.

Für die freiwillige Nachrüstung von Kraftfahrzeugen mit dieser Technik stehen im Jahr 2021 rund 250.000 Euro an Landesmit-

teilen zur Verfügung. Die Förderung umfasst die Kosten für bauartgenehmigte und in Deutschland zugelassene Abbiegeassistenzsysteme sowie die Kosten für den Einbau und notwendige Anwenderschulungen. Die Fahrzeuge müssen im Inland für die Ausübung gewerblicher, freiberuflicher, gemeinnütziger oder öffentlich-rechtlicher Tätigkeit betrieben werden. Die Zuwendung wird als Projektförderung in Form eines Zuschusses gewährt und beträgt 80 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten bzw. maximal 1.500 Euro je Einzelmaßnahme.

Weitere Informationen zur neuen Richtlinie sind unter www.lbv.brandenburg.de abrufbar.

Hilfe bei Radpannen – ADAC startet Pilotprojekt

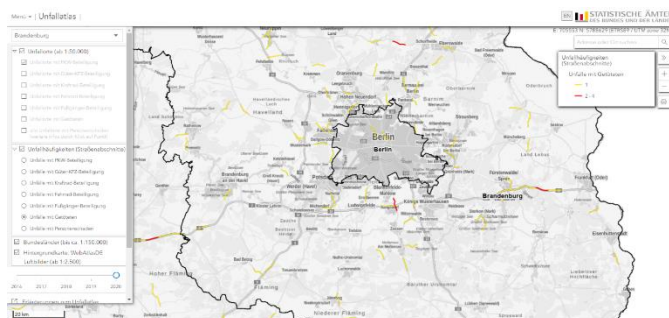


© ADAC/Gerd George

Der ADAC testet einen neuen Service im Rahmen eines Pilotprojekts: Mitglieder, die in Brandenburg und Berlin mit einer Fahrradpanne liegenbleiben, erhalten kostenlose Pannenhilfe. Somit haben Radfahrer, die mit Reifen-, Ketten-, Brems- oder Akkuproblemen nicht mehr weiterfahren können, die Möglichkeit, die Panne vom ADAC beheben zu lassen. Ziel der Pannenhilfe ist es, den Radfahrern die Weiterfahrt schnell und unkompliziert zu ermöglichen. Zum Service gehören unter anderem die Pannen- und Unfallhilfe vor Ort, der Transport zur nächsten geeigneten Werkstatt und die Bergung von Gepäck oder Ladung.

2. Blick über die Landesgrenze

Interaktiver Unfallatlas bietet Daten für alle Bundesländer



© Unfallatlas der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder

Wo gibt es die meisten Unfälle in meiner Stadt? Welche Straßenabschnitte sind für Radfahrer besonders gefährlich? Welcher Schulweg ist für Kinder am sichersten? Diese und viele weitere Fragen können mithilfe des Unfallatlas beantwortet werden. Seit 2018 werden Daten der jährlichen Verkehrsunfallstatistiken aus den einzelnen Bundesländern anhand einer georeferenzierten Basis erhoben und im Unfallatlas veröffentlicht.

Bei seiner Veröffentlichung konnten noch nicht alle Unfalldaten integriert werden, da sich zu diesem Zeitpunkt die Datenverfügbarkeit im Bundesgebiet stark unterschied. Seit diesem Jahr liegen erstmalig alle Verkehrsunfalldaten sämtlicher Bundesländer vor. Die interaktive Kartenanwendung bietet vielfältige Analysepotenziale, beispielsweise zu der Verteilung von Unfällen in verschiedenen Kategorien. Weiterhin können anhand der erhobenen Eigenschaften der Unfälle sowie der kartographischen Verortung mögliche Unfallursachen analysiert werden. Ebenso findet man detaillierte Angaben zum Zeitpunkt (z. B. Wochentag, Uhrzeit) und zur Art des Unfalls.

Der interaktive Unfallatlas ist unter www.unfallatlas.statistikportal.de abrufbar.

DVR startet bundesweite Kampagne „Landstraße – Fahr sicher!“



© adobe.stock/autofocus67

Mit der neuen Kampagne „Landstraße – Fahr sicher!“ will der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) auf die Risiken beim Fahren auf Landstraßen aufmerksam machen. Im Aktionszeitraum verdeutlichen drei verschiedene Plakatsmotive an Landstraßen in zehn Bundesländern die Gefahr plötzlich auftauchender Fahrzeuge. Auch mit Audiobeiträgen, Artikeln, Videos und Social-Media-Aktionen sollen die Verkehrsteilnehmer für das Thema sensibilisiert werden.

Weiterhin wurden im Rahmen einer repräsentativen Umfrage im Juni 2021 über 2.000 Autofahrer ab 18 Jahren zum eigenen Fahrverhalten und ihren Erfahrungen auf Landstraßen befragt. Im Ergebnis zeigte sich, dass 90 Prozent der Befragten regelmäßig (einmal pro Monat oder häufiger) auf Landstraßen fahren. Ein Viertel der Befragten gab an, bereits mindestens einen Unfall auf einer Landstraße gehabt zu haben. Unabhängig davon trauten sich 90 Prozent zu, die notwendige Entfernung für einen sicheren Überholvorgang richtig einschätzen zu können. 69 Prozent der Befragten glaubten, bei unerwartet auftauchendem Gegenverkehr noch schnell genug reagieren zu können. 53 Prozent fühlten sich häufig durch das Überholverhalten anderer gefährdet.

Detaillierte Informationen zur Kampagne sind unter www.dvr.de abrufbar.

Umfrage des TÜV-Verbands zum Mobilitätsverhalten



© BMVI

Deutsche Verkehrsteilnehmer werden umweltbewusster und nutzen vermehrt alternative Mobilitätsangebote. Das ist das Ergebnis einer repräsentativen Umfrage des TÜV-Verbands, in der zwischen dem 3. und 9. Juni 2021 über 1.000 Teilnehmer zum Mobilitätsverhalten befragt wurden. Demnach haben vier von zehn Deutschen ihr individuelles Nutzungsverhalten von Verkehrsmitteln in den vergangenen Jahren zugunsten einer klimafreundlichen Fortbewegung verändert. Insgesamt 13 Prozent aller Befragten verzichten bewusst auf ein eigenes Auto, um ihre Mobilität nachhaltig und klimafreundlich zu gestalten.

Laut der Studie gibt es aber erhebliche Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen Personen in der Stadt und auf dem Land. Während in Großstädten 21 Prozent auf einen privaten PKW verzichten, sind es in kleineren Städten und Gemeinden lediglich 8 Prozent. Ein analoges Bild zeichnet sich für die Nutzung anderer Verkehrsmittel ab. Das Fahrrad als bevorzugtes Fortbewegungsmittel nutzen in Großstädten 54 Prozent, in Kleinstädten nur 44 Prozent. Einen Verkehrsmittel-Mix aus ÖPNV, Fahrrad und Sharing-Diensten nutzen – vor allem auch wegen der besseren Verfügbarkeit – bereits 18 Prozent der Stadtbewohner, auf dem Land lediglich 8 Prozent. Damit künftig noch mehr Menschen, vor allem in ländlichen Regionen, auf das eigene Auto verzichten können, braucht es laut den Ergebnissen der Studie einen deutlichen Investitionsanwuchs in die ÖPNV-Netze. Besonders auf dem Land seien die angebotenen Verbindungen noch meist unzureichend. Eine höhere Taktung von Bussen und Bahnen erachten 90 Prozent als wichtig oder sehr wichtig. Ebenso viele Befragte sprechen sich für wesentlich niedrigere Ticketpreise aus. Darüber hinaus ist laut Umfrage eine Modernisierung der städtischen Verkehrsinfrastruktur notwendig, um das Angebot attraktiver zu gestalten. Vier von fünf Befragten würden laut eigener Aussage öfter auf den eigenen PKW

verzichten, wenn es ein besser ausgebautes Radverkehrsnetz gäbe und alternative Mobilitätsangebote ähnlich flexibel, komfortabel und sicher seien wie die Nutzung des eigenen PKW.

Anhand der Ergebnisse zeigt sich laut TÜV eindrücklich, dass die Verkehrswende bei vielen Verkehrsteilnehmern bereits gelebter Alltag ist. Wenn es flexible und flächendeckende Mobilitätsangebote geben würde, wären viele Verkehrsteilnehmer dazu bereit, ihr individuelles Mobilitätsverhalten anzupassen.

Difu testet ÖPNV auf Abruf



© Region Hannover

Um den ÖPNV noch flexibler und nachfrageorientierter zu gestalten, wurde das Projekt „On-Demand besser ans Ziel! Entwicklung eines attraktiven ÖPNV-Angebots für die Fläche in der Region Hannover“ unter wissenschaftlicher Begleitung des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) initiiert. In der Phase I des Projekts wurden zunächst die Anforderungen eines in den ÖPNV integrierten On-Demand-Angebots definiert. On-Demand-Angebote bieten App-basierte Buchungsmöglichkeiten und weisen durch die echtzeitbasierte Disposition kurze Wartezeiten auf. Die Haltestellen sind virtuell.

In der laufenden Phase II des Projekts sollen nun mittels Fokusgruppen in den Pilotgemeinden, Online-Befragungen sowie Workshops mit Experten zu ausgewählten Fragestellungen Erkenntnisse bezüglich der Akzeptanz von On-Demand-Verkehren im ÖPNV gewonnen werden. Hierfür wurde unter dem Produktnamen „sprinti“ ein On-Demand-Angebot geschaffen, das für abseits der Hauptachsen des Bahn- und Busverkehrs gelegene Orte einerseits die Verbindung zu den Hauptachsen verbessert und andererseits neue Direktverbindungen schafft. Zum 1. Juni 2021 nahm das On-Demand-Angebot „sprinti“ den Pilotbetrieb in drei unterschiedlich strukturierten Gemeinden in der Region Hannover auf. Weiterer Bestandteil der zweiten Projektphase ist die Einbindung des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar, um zu überprüfen, wie die Erfahrungen aus der Region Hannover auf andere On-Demand-Vorhaben übertragen werden können.

Weitere Informationen zum Projekt sind unter www.difu.de (Phase I) sowie unter www.oepnv-on-demand.de (Phase II) abrufbar.

3. Lesens- und Sehenswertes rund um die Verkehrssicherheit

BASt untersucht LKW-Notbremssysteme

Unfälle mit LKW-Beteiligung ziehen meist schwere Folgen für den Unfallgegner und oft genug auch für den LKW-Fahrer selbst nach sich. Häufigste Ursache von Unfällen mit Beteiligung von LKW ist ein zu geringer Abstand zum Vorausfahrenden. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Vermeidung tödlicher LKW-Auffahrunfälle trat 2015 mit einer dreijährigen Übergangsfrist eine EU-Verordnung in Kraft, die Notbremsassistentensysteme für LKW verpflichtend vorschreibt.

Ein Notbremsassistent ist ein vorausschauendes Fahrerassistenzsystem, das bei Kollisionsgefahr warnt und, wenn erforderlich, selbsttätig eine Notbremsung einleitet. Die gesetzlichen Anforderungen an Notbremssysteme sind jedoch recht moderat formuliert. So müssen die Systeme bei stehenden Hindernissen lediglich 20 km/h aus den 80 km/h Fahrgeschwindigkeit abbauen. Damit würden die bis zu 40 Tonnen schweren Fahrzeuge immer noch mit 60 km/h mit dem Hindernis kollidieren.



© pixabay

Dennoch zeigen sich laut einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) erste signifikante Erfolge: Die technische Weiterentwicklung von Notbremsassistenten führt bei drohenden Kollisionen zu einem immer schnelleren Geschwindigkeitsabbau als bisher und damit zu immer mehr Situationen, bei denen sich Kollisionen gänzlich vermeiden lassen. Es konnte ebenso ein deutlicher Rückgang der Zahl an Schwerverletzten festgestellt werden. Insbesondere an Stauenden können die Systeme schon heute mehr leisten als sie gemäß der EU-weiten Vorschriften müssen.

Weiterhin wurde im realen Straßenverkehr untersucht, unter welchen Bedingungen eine manuelle Abschaltung der Systeme – die derzeit zulässig ist – tatsächlich sinnvoll ist und ob danach eine automatische Wiederaktivierung erfolgen sollte. Die Ergebnisse haben das BMVI veranlasst, verstärkt auf eine europarechtliche Regelung zur Abschaltbarkeit von Notbremsassistenten zu drängen und bereits auf nationaler Ebene Vorschriften zu erlassen, die das Abschalten von Lkw-Notbremsassistenten durch den Fahrer ab einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h verbieten.

Der Bericht der BASt ist unter www.bast.de abrufbar.

Difu veröffentlicht Sammelband mit Forschungsprojekten zur Radverkehrsinfrastruktur



© Difu

Der Sammelband „Radverkehrsinfrastruktur – Baustein der Verkehrswende“ des Difu stellt Forschungsprojekte vor, die in den vergangenen drei Jahren im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) der Bundesregierung gefördert wurden und sich mit Radverkehrsinfrastruktur beschäftigten. In dem Sammelband werden die entsprechenden Projekte jeweils in einer Kurzfassung vorgestellt: Dabei werden Ausgangssituation, Projektidee und Zielsetzung erläutert sowie der Projektverlauf skizziert. Außerdem werden Ergebnisse und Projekterfolge dargestellt und ein Zukunftsausblick gegeben.

So wird beispielsweise das Forschungsprojekt „Sicher überholt!“ thematisiert, in welchem der Überholvorgang zwischen Autofahrern und Radfahrern im Hinblick auf das Sicherheitsempfinden der Radfahrer und den allgemeinen Verkehrsfluss untersucht wurde.

Der Sammelband kann unter www.repository.difu.pdf abgerufen werden.

4. Termine und Hinweise

2. Nationale Radlogistik-Konferenz

Vom 28. bis 29. September 2021 findet in Frankfurt am Main die zweite Nationale Radlogistik-Konferenz des Radlogistik Verbands Deutschland (RLVD) statt. Im Zentrum der Veranstaltung steht die Frage „Wie funktioniert emissionsfreie urbane Logistik mit Lastenrädern im großen Stil?“.

Die Konferenz beginnt mit einem Exkursionstag, an dem Orte und Akteure der Radlogistik in Frankfurt am Main besucht werden. Der Fachkonferenztag am 29. September findet als Hybrid-Veranstaltung



© VeloCarrier Mainz

statt. Eröffnungsredner sind Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir und Steffen Bilger, Parlamentarischer Staatssekretär beim BMVI. Schwerpunkte auf der Agenda sind jüngste Innovationen der Radlogistik, intermodale Radlogistik-Konzepte und das Potenzial der Radlogistik für Innenstädte und Einzelhandel in der Corona-Krise.

Als Hybrid-Event mit interaktiven digitalen Ausstellungsräumen können die Fachkonferenz und die Ausstellung auch online verfolgt werden.

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.rlv.d.bike.

ADAC Mobilitätstage im September

Am 28. und 29. September 2021 finden die Mobilitätstage des ADAC Berlin-Brandenburg in Cottbus und Lauchhammer statt. Interessierte können ihr Auto dabei im „ADAC Prüf- und Servicemobil“ einem kostenlosen Sicherheitscheck unterziehen (10:00 bis 13:00 Uhr und 14:00 bis 18:00 Uhr). Zwischen 10:00 und 14:00 Uhr berät der ADAC zu seinen Verkehrssicherheitsprogrammen für Senioren und bietet unter dem Motto „Teste nicht nur dein Auto, teste auch dich selbst“ zusammen mit Kooperationspartnern Reaktions-, Seh- und Hörtests an.

Hier die Termine im Überblick:

Dienstag, 28. September 2021 Cottbus, Vom-Stein-Str. 38 (Parkplatz Möbel Boss)

Mittwoch, 29. September 2021 Lauchhammer, Liebenwerdaer Str. 46 (Parkplatz Marktkauf)

2. Internationaler DACH-Verkehrskongress



© European Platform for Transport Sciences

Vom 30. September bis 1. Oktober 2021 findet der zweite internationale DACH-Verkehrskongress zum Thema „Grenzüberschreitender Verkehr der Zukunft – Perspektiven des DACH-Raumes“ in Friedrichshafen statt. Hierzu laden die verkehrswissenschaftlichen Gesellschaften aus Deutschland, Österreich und der Schweiz ein. Gemeinsam mit Experten wirft das internationale Veranstalterteam einen Blick in die Zukunft des Verkehrs der deutschsprachigen Regionen. Dabei steht die Frage „Wie wird der grenzüberschreitende Verkehr sich in den kommenden 50 Jahren weiterentwickeln?“ im Mittelpunkt der Veranstaltung. Eine Online-Teilnahme ist möglich.

Weitere Informationen sind unter www.dvwg.de abrufbar.

Weitere Informationen sind unter www.dvwg.de abrufbar.

DVR vergibt Förderpreis 2022

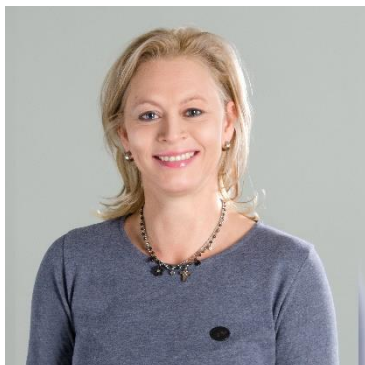
Ab sofort können sich Studierende und Alumni mit ihren Abschlussarbeiten für den DVR-Förderpreis 2022 bewerben. Der Preis geht an herausragende Abschlussarbeiten, die sich mit dem Thema „Sicherheit im Straßenverkehr“ auseinandersetzen. Ausgelobt wird der Förderpreis gemeinsam mit der Friedrich-Schiller-Universität Jena und den Unfallkassen und Berufsgenossenschaften. Die Teilnahmefrist endet am 21. Dezember 2021.

Erwünscht sind Abschlussarbeiten aus allen Disziplinen. Entscheidend ist, dass sich der Forschungsgegenstand der Verkehrssicherheit widmet. Zudem sollen die Arbeiten konkrete Anknüpfungspunkte liefern, wie die Sicherheit im Straßenverkehr in der Praxis verbessert werden kann.

Der DVR-Förderpreis ist mit insgesamt 7.500 Euro dotiert. Eine Jury aus Vertretern unterschiedlicher Disziplinen und Institutionen der Verkehrssicherheitsforschung entscheidet über die Vergabe.

Weitere Informationen zum Förderpreis sind unter www.dvr.de abrufbar.

5. Das Interview des Monats



© Dana Mroß

In diesem Newsletter ist unsere Interviewpartnerin Dana Mroß, Koordinatorin der Beratungsstelle Kinderneurologie-Hilfe Berlin/Brandenburg am Unfallkrankenhaus Berlin. Die Kinderneurologie-Hilfe Berlin/Brandenburg ist eine mobile Beratungsstelle und engagiert sich für die Belange von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen (bis zum 27. Lebensjahr) mit erworbenen Hirnschädigungen. Übergeordnetes Ziel aller projektgebundenen Tätigkeiten der Beratungsstelle ist die Sicherung und Optimierung einer langfristigen medizinischen Rehabilitation, soziale Integration und gesellschaftliche Teilhabe für betroffene Kinder, Jugendliche, junge Erwachsene und deren Familien. Durch ihre nachsorgende Tätigkeit weiß Frau Mroß, wie elementar es ist, den Kopf zu schützen. Sie engagiert sich seit 2015 im Bereich der

Verkehrsprävention für Jugendliche, um diese über die Folgen von Hirnverletzungen aufzuklären und sie dadurch in ihrer Eigenfürsorge zu stärken, z. B. durch das Tragen eines Fahrradhelms.

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

Dana Mroß: Mit besonderer Freude erfüllt mich, dass sich das Projekt „Mit Helm – aber sicher!“ so gut etabliert hat und von der jugendlichen Zielgruppe sehr gut angenommen wird. Wir wissen, dass die Hälfte aller im Straßenverkehr verunglückten 12- bis 15-Jährigen durch Fahrradunfälle zu Schaden kommt. Durch altersbedingte Sorglosigkeit und Ablenkbarkeit oder mangelnde Kenntnis und Akzeptanz von Verkehrsregeln ist das Risiko für diese Altersgruppe, bei einem Verkehrsunfall als Radfahrer verletzt zu werden, sehr hoch. Hinzu kommt, dass viele Jugendliche mit zunehmendem Alter keinen Helm mehr tragen.

Um Schüler ab der Sekundarstufe I zu motivieren, freiwillig, selbstverständlich und aus Überzeugung einen Helm zu tragen, ist 2015 das gemeinsame Projekt der Kinderneurologie-Hilfe Berlin/Brandenburg, dem Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg und der Unfallkasse Brandenburg „Mit Helm – aber sicher!“ entstanden. Das Ziel ist, die Akzeptanz für das Helmtragen in dieser Altersgruppe zu erhöhen.



© IFK

Netzwerk Verkehrssicherheit: Warum engagieren Sie sich in der Verkehrssicherheitsarbeit?

Dana Mroß: Bei Kindern zeigt sich, dass Spätfolgen der durch einen Unfall erlittenen Hirnschädigung (z. B. Konzentrationsstörungen, Störungen der Aufmerksamkeit, Gedächtnisstörungen, reduzierte Belastbarkeit) auch nach Jahren noch unvorhersehbar auftreten können. Diese werden häufig nicht mehr ursächlich mit dem Unfall in Verbindung gebracht, sodass es zu Fehlentscheidungen bezüglich der Behandlung bzw. Therapie kommen kann.

Die Rehabilitation und Nachsorge bei betroffenen Kindern und Jugendlichen ist zudem sehr viel komplexer als allgemein vermutet. So bedarf es nicht nur der Wiederherstellung der bis zum Unfallgeschehen erworbenen Fähigkeiten, sondern die Nachsorge muss unbedingt vorausschauend die Voraussetzungen für eine regelhafte Entwicklungsdynamik schaffen.

In meiner täglichen Arbeit mit betroffenen Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen sehe ich, wie schwer es diese jungen Menschen in ihrem alltäglichen Leben haben. Oftmals sind das Betroffene, welche vermeintlich gesund aussehen, aber aufgrund ihrer Verletzungsfolgen vielfältige Unterstützung benötigen. Es ist mir daher ein Bedürfnis, junge Menschen über die Folgen von Kopfverletzungen aufzuklären und sie dadurch in ihrer Eigenverantwortlichkeit und ihrer eigenen Gesundheitsfürsorge zu stärken. Das Projekt „Mit Helm – aber sicher!“ klärt junge Menschen altersgerecht und auf Augenhöhe auf und leistet damit einen aktiven Anteil in der Verkehrsprävention mit Jugendlichen.

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

Dana Mroß: Aufklärungsarbeit zu leisten ist mir ein wichtiges Bedürfnis. Jedes Kind, jeder Jugendliche und jeder junge Erwachsene, den wir im Rahmen der Kinderneurologie-Hilfe Berlin/Brandenburg nicht beraten und unterstützen müssen, bedeutet einen jungen Menschen weniger, der an den Folgen einer erworbenen Hirnschädigung leidet. Die Betroffenen, welche mit dem Rad verunglückt sind und in der Beratung vor mir sitzen, wünschen sich im Nachgang, dass sie einen Helm getragen hätten, um dadurch möglicherweise ihre langfristigen Folgen verhindern oder zumindest minimieren zu können. Das ist für mich die Motivation, diese besondere Zielgruppe Jugendliche aufzuklären und in ihrer Verantwortung für sich selbst zu stärken.

Klar ist aber auch, dass Aufklärungs- und Projektarbeit nur gemeinsam zum Ziel führt, sodass ich mich zu Ideen der Weiterentwicklung mit Partnern berate, austausche und vernetze.

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

Dana Mroß: Verkehrssicherheitsarbeit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Rücksichtsvolles und umsichtiges Verhalten aller im Verkehr Beteiligten trägt meines Erachtens zur Verkehrssicherheit bei. Jeder Einzelne sollte sich seiner Verantwortung bewusst sein und sein eigenes Verhalten immer wieder reflektieren, um es gegebenenfalls auch verändern zu können. Da ich mit Kindern und jungen Menschen arbeite, merke ich immer wieder, wieviel Einfluss Erwachsene im Rahmen ihrer Vorbildwirkung einnehmen können.

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

Dana Mroß: Mit Blick auf mein berufliches Arbeitsfeld und den nicht ausreichenden Kenntnissen vieler Kinder und Jugendlicher im Bereich Mobilitätsbildung würde ich in deren Bildung und Ausbildung investieren. Mobilität im Straßenverkehr ist etwas, womit ALLE jeden Tag konfrontiert werden. Deshalb darf Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung auch nicht am Ende der Grundschule vorbei sein. Gerade die älteren Schüler sind mit dem Wechsel in die Oberstufe vermehrt allein im Straßenverkehr unterwegs. Das vorhandene Wissen der Jugendlichen mit neuen Kenntnissen in Verbindung zu bringen, das würde ich fördern.

Fördern würde ich aber auch die Koordination von älteren Schülern in Bezug auf ihre Teilnahme am Straßenverkehr.

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

Dana Mroß: Stress, Ablenkung, Fehleinschätzung der Eigen- und Fremdwahrnehmung – mit Blick auf die zunehmende Verkehrsdichte bereitet mir das Sorge.

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

Dana Mroß: Ich wünsche mir und hoffe, dass sich jeder einzelne Verkehrsteilnehmer besser reflektiert und mit seiner eigenen Verantwortung und Rücksichtnahme zur Sicherheit im Straßenverkehr beiträgt. Das sind meines Erachtens kleine Maßnahmen mit großen Auswirkungen.

Netzwerk Verkehrssicherheit: Frau Mroß, wir bedanken uns für das Interview!

Das Interview führte Carolin Bablich.

Haftungsausschluss

Die Mitarbeiter des Projekts „Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg“ haben den Newsletter mit großer Sorgfalt erstellt. Alle Inhalte sind zur allgemeinen Information bestimmt und stellen keine geschäftliche, rechtliche oder sonstige Beratungsdienstleistung dar. Ein Anspruch auf Vollständigkeit besteht nicht. Das „Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg“ übernimmt keine Gewähr und haftet nicht für etwaige Schäden materieller oder ideeller Art, die durch Nutzung der Informationen verursacht werden, soweit sie nicht nachweislich durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit verschuldet sind. Für die Inhalte von verlinkten Internetseiten ist das „Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg“ nicht verantwortlich. Für die Angebote Dritter wird keine Haftung übernommen.

Hinweis

Der Gebrauch der männlichen Bezeichnungen für Personen und Personengruppen dient lediglich der Vereinfachung und der besseren Lesbarkeit. Wir weisen an dieser Stelle darauf hin, dass Personen jeden Geschlechts gemeint sind.

Impressum

Der Newsletter ist kostenfrei und erscheint monatlich. Für weiterführende Informationen, aber auch für Anregungen und Kritik wenden Sie sich bitte an die Netzwerker:

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“.