

# vorOrt

Mitgliedermagazin der Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.

Februar 2016



## Trauriger Trend

Die Bilanz zeigt eine traurige Entwicklung: Die Zahl der Verkehrstoten wird im zweiten Jahr in Folge leider wieder leicht steigen – so lautet die Prognose des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2015.

Es wäre das zweite Mal in Folge und erstmalig seit der Wiedervereinigung. Auf der Basis der statistischen Daten bis September des vergangenen Jahres rechnet das Statistikamt mit rund 3.450 Verkehrstoten, das sind gut 2 Prozent mehr gegenüber 2014 mit 3.377 tödlich verunglückten Menschen. Auch bei den Verletzten gibt es keine positive Entwicklung: Sie liegen mit rund 350.000 Personen auf Vorjahresniveau.

Die Bundesregierung hat sich mit dem Verkehrssicherheitsprogramm 2011 bis zum Jahr 2020 das Ziel gesetzt, die Anzahl der Unfallopfer im Straßenverkehr um 40 Prozent zu verringern – ein am-

bitioniertes Ziel, das ein erfolgreiches Zusammenarbeiten aller Beteiligten – der Autofahrer, der Automobilwirtschaft und der öffentlichen Hand als Infrastrukturbetreiber – voraussetzt.

Aus einer Analyse des Bundesverkehrsministeriums für 2014 wird deutlich, dass weiterhin rund 60 Prozent der Getöteten auf Bundes- oder Landstraßen verunglücken und hier Pkw-Innensassen, Motorradfahrer und Senioren auf dem Fahrrad besonders betroffen sind. Innerorts fallen unter den Unfallopfern vor allem ältere Fußgänger und Radfahrer statistisch auf.

Aufgrund dieser Erkenntnisse legten die Verkehrsexperten im Bund ihre Handlungsschwerpunkte für die kommenden Jahre fest: Ziele sind unter anderem die Reduzierung von Baumunfällen, eine höhere Verkehrssicherheit an Knotenpunkten, Geschwindigkeits-

überwachungen an Unfallbrennpunkten, eine Verbesserung der Sicherheit von Radwegen und eine höhere Fußgängerkehrssicherheit bei der Fahrbahnüberquerung.

Auch die Landesverkehrswacht Niedersachsen hat klare Ziele für dieses Jahr: „Wir Niedersachsen sehen unsere Handlungsschwerpunkte für 2016 bei der Reduzierung von Baumunfällen, Entwicklung neuer Maßnahmen gegen die Ablenkung im Straßenverkehr und in der Unterstützung älterer Verkehrsteilnehmer zur Aufrechterhaltung ihrer individuellen Mobilität“, erläutert Cornelia Zieseniß, Geschäftsführerin der Landesverkehrswacht. Deshalb müsse die gute Arbeit der Verkehrswachten im Land weiterhin so engagiert fortgesetzt werden, beispielsweise mit der ‚Aktion Landstraße‘, der Verkehrssicherheitskampagne ‚Tippen tötet‘ oder dem Seniorenprogramm ‚Fit im Auto!‘.

## Sichere Sicht mit neuer Lichttechnik

Sie sind keine Zukunftsvision mehr, sondern bereits bei einigen Automobilanbietern glückliche Realität: die intelligenten Scheinwerfer, die sich dank moderner adaptiver LED-Technik optimal und automatisch an die Verkehrssituation anpassen. Konkret heißt das, dass eine Vielzahl von Licht emittierenden Dioden (LED) in einem Scheinwerfer zusammengefasst werden. Die LEDs können einzeln angesteuert und der Lichtkegel somit den Verkehrsverhältnissen exakt angepasst werden. Je nach Situation kann man dann mit Stadtlicht, Landstraßen-, Schlechtwetter- oder Autobahnlicht unterwegs sein und sogar andere Verkehrsteilnehmer gezielt aus der Fernlichtverteilung herauschneiden. „Adaptive Lichtsysteme stellen einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit dar“, betont Welf Stankowitz vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR). „Nachtunfälle haben im Vergleich zu Unfällen am Tag deutlich schwerere Folgen. Die Gefahr, bei einem Unfall in der Dunkelheit getötet zu werden, ist fast doppelt so hoch.“

Neben diesen neuen LED-Lichtsystemen gibt es aber auch viele andere, teilweise kostengünstigere Möglichkeiten, um das eigene Fahrzeuglicht aufzurüsten: Xenonlampen, die mittels der Gasentladungstechnik arbeiten, produzieren beispielsweise ein helleres und mehr dem Tageslicht angepasstes Licht als die bisher üblichen Halogenlampen. Mittels Laserlicht kann ein noch weiter leuchtendes Fernlicht erzeugt werden.

Für viele Fahrzeuge sind inzwischen Kurven- und Abbiegelicht als Serien- oder Zusatzausstattung verfügbar. Beim Kurvenlicht schwenkt der Lichtkegel in Abhängigkeit vom Kurvenra-



*Intelligente Scheinwerfer: Der Lichtkegel kann den Verkehrsverhältnissen exakt angepasst werden.*

dus und der Geschwindigkeit in die gewünschte Richtung und leuchtet die Kurve optimal aus. Das Kurvenlicht arbeitet sowohl in der Abblend- als auch in der Fernlichtfunktion. Der Straßenverlauf, mögliche Hindernisse und schlecht oder gar nicht beleuchtete Verkehrsteilnehmer sind so frühzeitig erkennbar. Das Abbiegelicht hingegen schaltet sich automatisch nur bei Abbiegesituationen zu, so dass Fußgänger zum Beispiel besser erkannt werden können.

## Alles winterfit?

- **Eiskratzer:** am besten aus Plastik, um Kratzer an den überfrorenen Scheiben zu vermeiden. Besonders komfortabel sind Eiskratzer mit Handschuh am Griff und elastischer Kante, die sich der Scheibenwölbung anpasst.
- **Scheibenenteiser:** Eiskrusten auf den Autoscheiben sollten zunächst mit einem Enteisungsmittel eingesprüht werden, bevor der Kratzer zum Einsatz kommt. Tabu ist heißes Wasser, da wegen des großen

Temperaturunterschieds das Glas platzen kann.

- **Scheibenschwamm:** am besten eignen sich Microfaser-Produkte. Werden die Fenster öfter von innen mit Glasreiniger gesäubert, beschlagen sie nicht so leicht.
- **Frostschutzmischung:** Streusalzrückstände im Spritzwasser schlagen sich im Verkehr als weiße, undurchsichtige Schicht auf der Windschutzscheibe nieder. Fatal, wenn dann der Wasservorrat zur Neige geht. Eine Vorratsreserve von mindestens einem Liter gehört deshalb in den Kofferraum – mit Frostschutz bis mindestens minus 20 Grad.



► **Starthilfekabel:** Wenn die Autobatterie schwächelt, kann die Wartezeit auf den Pannendienst gespart und Strom zum Starten von einem anderen Auto abgezapft werden. Achtung: Das Kabel muss zum Auto passen. Bei der Starthilfe zuerst das rote Kabel an den Pluspol der leeren Batterie anklemmen und dann mit dem Pluspol der vollen Batterie verbinden. Danach wird das schwarze Kabel am Minuspol der vollen Batterie befestigt und das andere Ende an einem unlackierten Metallteil am Motorblock des Pannenfahrzeugs.

## Große Hilfe für Senioren

Sie wurden und werden entwickelt, um Komfort und Schutz im Straßenverkehr zu bieten: Die modernen Fahrerassistenzsysteme (FAS) können insbesondere auch für ältere Verkehrsteilnehmer sehr hilfreich sein und die Verkehrssicherheit signifikant erhöhen. Davon ist Dr.-Ing. Erwin Petersen, Verkehrsexperte und Vorstandsmitglied der Landesverkehrswacht Niedersachsen, nach den neuesten Studien überzeugt.

Insbesondere die sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsysteme wie beispielsweise die Elektronische Stabilitätsregelung, das Reifendruckkontrollsystem, der Elektronische Notruf, der ab 2018 Vorschrift wird, aber auch die Einpark-, Spurhalte- und Verkehrszeichenassistenten, der Abstandsregeltempomat oder Notbremsysteme stellen einen sehr großen Nutzen für die Generation 65+ dar. „Für Senioren sind vorrangig Assistenzsysteme mit wenig Bedienungsbedarf und Überwachungsaufwand, also eher autonom wirkende Systeme von Vorteil“, erklärt Dr. Petersen. „Zuschaltbare Systeme sollten möglichst

häufig aktiviert werden, um deren Funktion und Wirkung zu erfahren und, um sie regelmäßig optimal nutzen zu können. Entsprechende Fahr sicherheitstrainings helfen dabei – ich kann sie deshalb jedem nur empfehlen.“ Dabei sollte beim Kauf und der Auswahl von FAS individuell auf das Einsatzgebiet, zum Beispiel eher Stadt-, Land- oder Autobahnfahrten, und auf das Fahrprofil des Autos Rücksicht genommen werden.

## Neuer „Idiotentest“ ?!

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) begrüßt die Arbeit zur Reform der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung, besser bekannt als „Idiotentest“. „Transparenz und Qualität der MPU müssen weiter erhöht werden“, sagt DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Ein einheitlicher Fragenkatalog der Begutachtungsanlässe sei wünschenswert, damit mehr Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit hergestellt werde. Zudem solle ein Gütesiegel oder eine Anerkennung für die Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernde Maßnahmen eingeführt werden. Darüber hinaus sollten die Informationen zur MPU für die Betroffenen bundeseinheitlich gestaltet sein. Die Bundesanstalt für Straßenwesen stellt unter <http://www.bast.de/DE/FB-U/Fachthemen/MPU/MPU-Start.html> bereits wertvolle Informationen zur Verfügung.



## Liebe Leserinnen und Leser,



*Liebe Leserinnen und Leser, noch vor zwei Jahren hatten wir Ihnen mit Freude die damaligen Unfallzahlen bekannt gegeben – ein historischer Tiefstand seit Einführung der amtlichen Verkehrsunfallstatistik 1953. Doch leider hat sich dieses Bild gewandelt, wenn wir uns die Prognose des Statistischen Bundesamtes für 2015 anschauen: Seitdem ist allein die Zahl der Verkehrstoten im zweiten Jahr in Folge wieder gestiegen.*

*Die Gründe sind vielfältig, doch ein Aspekt beunruhigt mich ganz persönlich: Immer mehr Unfälle passieren aufgrund von Ablenkung des Fahrers. Die Verkehrsexperten gehen davon aus, dass in Deutschland mindestens jeder zehnte Unfall dadurch verursacht wird. Als gefährlichste Faktoren werden das Lesen und Schreiben von SMS und nicht zuletzt das Telefonieren genannt. Einer neuesten Studie aus den USA zufolge erhöht das Schreiben und Lesen von SMS während der Fahrt das Unfallrisiko auf das 164-fache. Die Auswirkungen dieser Ablenkung sind mit denen eines Alkoholeinflusses von 1,1 Promille vergleichbar!*

*Wir haben mit unserer bundesweit einmaligen Verkehrssicherheitskampagne „Tippen tötet“ bereits vor eineinhalb Jahren genau diese Problematik erkannt und sollten sie weiter konsequent in unsere Arbeit einbinden. Lassen Sie uns gemeinsam beharrlich an das Gefahrenbewusstsein insbesondere der jungen Leute appellieren, indem wir ihnen klar machen, dass die Nutzung des Handys am Steuer schlimmstenfalls das Leben kostet. Wir haben die Möglichkeiten dazu – in Schulungen, Seminaren, Trainings. Das ist unsere Aufgabe.*

*Ich wünsche uns allen eine allzeit aufmerksame Fahrt!*

Ihre

*C. Frieß*

## Pilotprojekt erfolgreich

Es war ein besonderer Termin der Verkehrswacht Rotenburg/Wümme beim Bau- und Planungsausschuss im Rathaus der Gemeinde Scheeßel: Ein Jahr lang hatten die Mitglieder Messungen an den Straßen der Gemeinde vorgenommen mit dem Ziel, ein flächendeckendes Kataster zu erstellen, das dokumentiert, wo besonders viel Verkehr herrscht und Autofahrer zu schnell unterwegs sind. Nun wurden die Auswertungen präsentiert.

Ein überraschendes Ergebnis: Sothel ist bei den Geschwindigkeitsüberschreitungen einsame Spitze – knapp 92 Prozent aller Autofahrer fahren im Tempo-50-Bereich am Ortseingang zu schnell, gefolgt von Wohlsdorf und Bartelsdorf. „Auch die Verkehrsströme in Hetzwege und Wohlsdorf sind signifikant hoch“, sagt Heiner van der Werp, Geschäftsführer der Verkehrswacht. Nach seiner Beobachtung haben die sogenannten Geschwindigkeitsdisplays einen guten Dienst geleistet: „Wir gehen davon aus, dass man mit den Tafeln das Tempo um 10 Prozent senken kann – ohne, dass bei den Autofahrern ein Gewöhnungseffekt auftritt.“ Diese Erkenntnis stieß im Rathaus auf offene Türen. „Diese Displays bringen wissenschaftlich belegt am meisten und sind mit 2.500 Euro pro Stück auch relativ günstig“, äußerte sich Ratscherr Detlev Kaldinski. Wie viele solcher Messtafeln angeschafft werden, soll aber erst nach intensiver Prüfung des Katasters entschieden werden.



## Schulwege im Fokus

Die ostfriesischen Verkehrswachten haben sich auf ihrer Gebietsarbeitstagung in Moormerland klar für die Unterstützung der Kleinsten im Straßenverkehr ausgesprochen und wollen das Projekt „Sicher zur Schule“ konkret in Zusammenarbeit mit den Landkreisen, der Polizei und allen Kindergärten umsetzen. „Kinder sind das schwächste Glied im Straßenverkehr und haben noch ihr ganzes

Leben vor sich“, betonte Karl-Heinz Jesionek, Gebietsbeauftragter für das Gebiet Weser-Ems Nord. „Unser Ziel ist es, dass die Kleinen nicht mehr Opfer von Unfällen werden.“ Für die Eltern sind Infobroschüren mit hilfreichen Tipps zum Schutz geplant, für die Kleinen Mal- und Rätselbücher, die spielerisch an das Thema Verkehrssicherheit herantreten und ihnen die Angst nehmen sollen.

## Service für Jung und Alt

Ganz nach dem Motto „Übung macht den Meister“ hat die Verkehrswacht Braunschweig in den Wintermonaten ein freiwilliges Fahrsicherheitstraining für Senioren angeboten. Es seien die komplizierten Situation im Straßenverkehr, im Kreisverkehr oder beim Linksabbiegen, die für Unsicherheit bei älteren Fahrern sorgen und deshalb immer wieder geübt werden müssten, weiß Michael Schlutow, Chef der Verkehrswacht.

allgemeine, wichtige Hinweise, wie beispielsweise zur korrekten Sitzposition, besprochen. „Fehler hätten verheerende Folgen“, sagt Trainer Jürgen Witkowski. „Wer zu tief sitzt, könnte zum Beispiel ein Kind übersehen.“ Auch das richtige Beladen des Kofferraums, die sichere Nutzung der Rückbank und das Mitführen von Tieren ist Thema des Trainings. „Neben all dem Erlernten helfen auch Rätsel und Diskussionen, geistig fit zu bleiben“, so Schlutow.

Das Training ist ganz praxisnah aufgebaut: Zuerst begleitet ein Fahrlehrer den Teilnehmer 25 Minuten lang im realen Straßenverkehr. Bei dieser Fahrt können die Tipps und Empfehlungen des Fahrprofis sofort ausprobiert werden. Danach geht es auf das Übungsgelände. Hier werden

Aber auch für die Sicherheit der Kleinen ist dank einer großzügigen Spende der Niederlassung Mercedes-Benz Braunschweig in Höhe von 5.000 Euro an die Verkehrswacht gesorgt: Mit dem Geld können neue Kindersitze für die Aufklärungsarbeit angeschafft werden.



# Gelebte Integration

Wilhelm Meyer von der Verkehrswacht Bockenem ist ein gefragter Mann: Er kümmert sich auf ganz besondere Weise um die Flüchtlinge in seiner Umgebung und übt mit ihnen das Fahrradfahren – eine Herausforderung, denn viele von ihnen haben noch nie auf einem Rad gesessen, geschweige denn Kenntnis von deutschen Verkehrsregeln.

Deshalb vermittelt der ehemalige Fahrlehrer seinen Schülern zunächst die wichtigsten Verkehrszeichen und

Verhaltensregeln, die zum besseren Verständnis sogar ins Englische übersetzt wurden. „Auch die Frage des Rechtsverkehrs kommt immer wieder auf“, erzählt Meyer. Darüber hinaus nimmt er auch die Fahrräder unter die Lupe und überprüft deren Fahrtüchtigkeit und insbesondere Sicherheit. Fehlen Klingel oder Reflektoren, macht er deutlich, dass nachgebessert werden muss. Wilhelm Meyer will es aber dabei nicht belassen: Er plant, mit den Flüchtlingen das neu Erlernte auf einem Übungsparcours zu trainieren.

# Schulbus statt Schulbank

„Verkehrsaufklärung statt Verkehrsunterricht“ – unter diesem Motto boten die Mitglieder der Verkehrswacht Harz-Braunlage den Fünftklässlern der örtlichen Oberschule und dem Oberharz-Gymnasium wieder ein Bustraining an. Dieser praktische Unterricht wird alljährlich vom Schulzent-

rum, der Kraftverkehrsgesellschaft und der Verkehrswacht gemeinsam organisiert. Ziel ist die Unfallgefahren beim Schulbusverkehr zu verringern.

Insgesamt 35 Schüler hatten im „rollenden Klassenzimmer“ Gelegenheit, sich intensiv mit dem Bus vertraut zu machen. Besonderheiten wie der gefährliche „tote Winkel“ wurden besprochen und eindrucksvoll demonstriert. Auch das richtige Verhalten im Haltestellenbereich wurde geübt. Die Tipps, beispielsweise nicht zu nah am Bordstein zu stehen, da die vordere rechte Fahrzeugecke des Busses beim Einfahren über den Bürgersteig schwenkt, wurden dankbar angenommen. Auch als es um das richtige Aussteigen ging, hörten alle aufmerksam zu: Erst nach links und rechts schauen, dann aussteigen, um nicht auf dem Bürgersteig mit Radfahrern oder anderen Verkehrsteilnehmern zusammenzustoßen, so lautete der Rat der Verkehrsexperten.

Ein großes „Hallo“ gab es bei der Beobachtung der vorbeifahrenden Autos,



## Kleines Dankeschön

Klaus Glandien, Vorsitzender der Kreisverkehrswacht Oschersleben, überraschte die Mitglieder der Kreisverkehrswacht Helmstedt im Rahmen einer Vorstandssitzung mit einer gläsernen Schneidplatte mit eingearbeiteten Motiv des Verkehrsgartens Völpke.

Glandien bedankte sich damit beim Ehrevorsitzenden der Verkehrswacht Helmstedt, Achim Klaffehn, der nach der Grenzöffnung an der Gründung der Verkehrswacht Oschersleben mitwirkte und sich für den Erhalt des Verkehrsgartens in Völpke einsetzte. Seitdem sind beide Kreisverkehrswachten eng verbunden und organisieren immer wieder gemeinsame Aktivitäten zur Verkehrssicherheit. Achim Klaffehn freute sich sichtlich und nahm das Geschenk dankend an.

deren Schnelligkeit mithilfe von Geschwindigkeitsdisplays der Verkehrswacht gemessen wurde: Kaum ein Fahrer hielt sich an die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit.

Zum Schluss erlebten die Schüler dann noch hautnah, wie es ist, wenn ein großer Omnibus aus 30 km/h und 50 km/h voll abgebremst wird – danach war allen klar, warum es so wichtig ist, während der Fahrt nicht herumzulaufen, nichts im Gang stehen zu lassen und sich grundsätzlich festzuhalten.



# „Der Helm hat unbestritten hohe Schutzwirkung!“

Auf der Internationalen Konferenz für Sicherheit im Radverkehr (ICSC) diskutierten Experten aus Unfallforschung, Medizin und Technik, sowie aus Institutionen und Verbänden über die Notwendigkeit von Radhelmen und neue Lösungen für intelligente Zweiräder.

Über 100 Verkehrsexperten aus 26 Ländern folgten der Einladung von Professor Dietmar Otte, Leiter der Verkehrsunfallforschung der Medizinischen Hochschule Hannover, um gemeinsam in der niedersächsischen Landeshauptstadt über die neuesten Erkenntnisse aus der Unfallursachenforschung, der Unfallprävention, über Sicherheitssysteme sowie Verkehrserziehung und über die technischen Weiterentwicklungen zu diskutieren. Professor Otte erklärte, dass derzeit 80 Millionen Fahrräder in Deutschland geschätzt werden und die Zahl weiter zunehmen wird. „Damit ist zu erwarten, dass auch die Zahl der getöteten Radfahrer steigen wird, wenn nicht Maßnahmen zur Sicherheitserhöhung gestartet werden“, sagte der Experte.

In Deutschland starben im vergangenen Jahr 396 Radfahrer bei Unfällen – zwölf Prozent mehr als 2013. Hinzu kommen 77.000 Radfahrer, die 2014 bei Unfällen verletzt wurden. Langfristiges Ziel des Deutschen Verkehrs-

schersrates ist es, die Zahl der Verkehrsunfalltoten auf null zu senken.

Diese Zahlen im Hinterkopf wurde auch dem Thema Radhelm besondere Bedeutung beigemessen. In Deutschland wird seit langem grundsätzlich über eine Radhelmpflicht diskutiert. Um sich vor schweren Kopfverletzungen zu schützen, ist auch nach Meinung der Deutschen Verkehrswacht und des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs ein Helm sinnvoll. US-Studien konnten jüngst belegen, dass bei Helmträgern das Risiko für schwere Hirntraumata und auch für einen tödlichen Ausgang des Unfalls um etwa 60 Prozent geringer ist. Auch das Risiko für Wunden im oberen Teil des Gesichts sinkt um 25 Prozent. „Der Radhelm zeigt deutlich eine hohe Schutzwirkung gegen schwere Kopfverletzungen, das Risiko für schwere Schädel-Hirn-Verletzungen wird um 80 Prozent gesenkt“, betonte Professor Otte, der sich seit 1985 für das Tragen eines Helms stark macht.

„Besonders hohe Schutzwirkung hat ein Helm für ältere Radfahrer, denen wir Unfallforscher das Tragen eines Helmes besonders empfehlen.“

Darüber hinaus wurden erste Entwicklungen für intelligente Zweiräder vorgestellt, wie beispielsweise ein sogenannter Rückschau-Assistent und eine nach vorn gerichtete „Objekterkennung“: Dabei kann eine Vibration des Sattels oder des Lenkers den Radfahrer rechtzeitig warnen und so eine Kollision vermieden werden. „Derartige Systeme bei Fahrrädern sind Folgeentwicklungen, wie man sie beim Auto oder Lkw bereits findet“, hob Professor Otte hervor. „Sie dürften am leichtesten bei E-Bikes realisierbar sein.“ Langfristig werde es solche Warnsysteme aber auch beim „normalen“ Fahrrad geben. Der Radhelm bietet nach Einschätzung Ottes ein besonders hohes Potenzial, um notwendige Sensoren und intelligente Technik unterzubringen, die zur Erhöhung der Fahrsicherheit beitragen.

# Tempolimit auf Autobahnen

Die Frage wird seit Jahren engagiert und kontrovers diskutiert: Ist ein generelles Tempolimit auf Autobahnen sinnvoll? Bei einer aktuellen Umfrage des Portals YouGov unter 1.200 Personen war die Mehrheit nun für ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen – allerdings nur, wenn das bei mindestens 150 km/h liegt. Bisher stand eine generelle Begrenzung auf 120 km/h im Raum.

Nach einer Erhebung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) von 2008 gilt bereits auf gut 27 Prozent der Autobahnen ein generelles Tempolimit, 65,5 Prozent der Strecken sind aber nach wie vor „frei“, das heißt hier gilt lediglich die sogenannte Richtgeschwindigkeit von 130 km/h. Wer hier übrigens deutlich schneller fährt, muss bei einem Unfall mit einer Mitschuld von etwa 30 Prozent rechnen. Die restlichen Anteile sind temporär beschränkt, beispielsweise nachts oder bei Nässe.

Die Gründe für eine Beschränkung sind vielfältig. Statistisch kann man

einen Zusammenhang zwischen Tempolimit und weniger Verkehrstoten herstellen: Eine Auswertung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates belegt, dass allein 2014 auf den Strecken mit Tempolimit 15 Prozent weniger Personen aufgrund eines Unfalls gestorben sind als ohne Geschwindigkeitsbegrenzung. Dagegen zeigt die Statistik aber auch, dass das Risiko, tödlich zu verunglücken, auf Landstraßen doppelt so hoch ist wie auf anderen Straßen, zum Beispiel Autobahnen.

Im Bereich des Umweltschutzes gehen die Meinungen auseinander: Der Verband der Automobilindustrie (VDA) ist der Überzeugung, dass ein generelles Tempolimit keinen spürbaren Beitrag zum Klimaschutz leisten würde, und stützt sich dabei auf eine Studie des Bundesumweltamtes, nach der die CO<sub>2</sub>-Einsparung bei einem 120 km/h-Limit bei lediglich 0,3 Prozent der deutschen CO<sub>2</sub>-Emissionen insgesamt liegt. Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland dagegen sagt, dass der Atmosphäre bis 2020 mehr als zwanzig Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> erspart bleiben, wenn auf Auto-

bahnen ab morgen ein Tempolimit von 120 km/h gelten würde.

Zur Frage, ob Staus durch ein Tempolimit verhindert werden würden, gilt die Erkenntnis, dass ein generelles Tempolimit von 120 km/h zu keiner nennenswerten Steigerung der Leistungsfähigkeit der Autobahnen führt, so dass auch das Stauaufkommen nicht positiv beeinflusst werden würde. Die verkehrabhängig gesteuerten Geschwindigkeitsbegrenzungen seien bei hohem Verkehrsaufkommen hingegen die optimale Lösung. Eine maximale Kapazität wird übrigens bei Tempo 80 erzielt.

Auch beim Zusammenhang Tempolimit und Lärmpegel gibt es Studien des VDA, dass ab einem Schwerverkehrsanteil – also Lkw und Busse – von zehn Prozent die Pkw-Geräusche keine Rolle mehr spielen. Das Umweltbundesamt sieht den Minderungseffekt eines 120-km/h-Limits bei 0,5 dB (A). Zum Vergleich: Durch die Verwendung von Flüsterasphalt könnte eine Minderung um 3 bis 5 dB (A) erzielt werden.



# Herzlich willkommen!

Das Pauken hat sich gelohnt: Nach rund einem Jahr der Vorbereitung im Jugend-Verkehrs-Club der Verkehrswacht Munster-Bispingen dürfen sich nun elf Jugendliche im Alter zwischen 13 und 17 Jahren ganz offiziell über ihre neue Aufgabe als Verkehrshelfern freuen. Im Rahmen

einer Feierstunde wurden ihnen die Ernennungsurkunden von den Bürgermeisterinnen Christina Fleckenstein (Munster) und Sabine Schlüter (Bispingen) überreicht, verbunden mit großem Dank für die Einsatzbereitschaft: „Ihr seid Vorbilder für engagierte Jugendliche und wir freuen uns auf Eure Unterstützung bei Veranstaltungen.“ Diese Unterstützung werden die neuen Verkehrshelfer professionell leisten können – während ihrer Ausbildung, die von Polizisten, Mitarbeitern des DRK Munster und von der Deutschen Verkehrswacht begleitet wurde, wurden sie in Theorie und Praxis der Straßenverkehrsordnung und weiterer Gesetze geschult, erhielten eine umfassende Erste-Hilfe Ausbildung und detaillierte Kenntnisse in Funktechnik.



## Herzlichen Glückwunsch zum 40sten!

Die Verkehrswacht Hambergen und Umgebung kann auf eine vier Jahrzehnte lange, engagierte Arbeit im Sinne der Sicherheit zurückblicken. „Wir haben viel erreicht“, resümiert der Vorsitzende Joachim Krohn. Ge-gründet auf Initiative des damaligen Schulleiters Horst Bockmann, der als Mitglied der Kreisverkehrswacht Osterholz und Fachberater für Schulverkehrserziehung erkannte, dass es dringend verbesserungsdürftige Verkehrsgegebenheiten im nördlichen Bereich des Kreises Osterholz gab, traten am Gründungstag, dem 9. Oktober 1975, sofort 37 Hamberger der Verkehrswacht bei. Gemeinsam mussten sie sich in den folgenden Jahren oft

mit viel Geduld für die „gute Sache“ einsetzen: Die Fußgängerampel in Hambergen-Spreddig wurde zum Beispiel erst nach zehn Jahren installiert, auch die Einführung von Tempo-Zonen dauerte mehr als zehn Jahre und der Kreisverkehr am Rathaus wurde erst nach 20 Jahren realisiert. Doch das Durchhaltevermögen zahlte sich aus – ein Verkehrsgutachten, das die Gemeinde vor 14 Jahren in Auftrag gab, bestätigte nahezu alle vorgeschlagenen Lösungen der Verkehrswacht.

Aktuell hat die Verkehrswacht rund 140 Mitglieder, die sich hauptsächlich um die Unfallverhütung und Verkehrserziehung kümmern.

## Termine/Seminare

### Seminare für Erzieherinnen

Einführung in die Mobilitätserziehung im Elementarbereich:

► **29.2/01.03.2016** Grafschaft Bentheim

Medien in der Mobilitätserziehung im Elementarbereich:

► **18./19.02.2016** Alfeld

Rhythmik in der Mobilitätserziehung im Elementarbereich:

► **22./23.03.2016** Celle

Erziehungspartnerschaft in der Mobilitätserziehung im Elementarbereich:

► **07./08.03.2016** Oldenburg

## Wir sagen Danke!

Wir als Landesverkehrswacht Niedersachsen möchten an dieser Stelle Burghard Jablonski einen herzlichen Dank aussprechen: Zwei Jahrzehnte hat er sich in der Verkehrswacht Einbeck intensiv engagiert und beharrlich für die Sicherheit im Straßenverkehr eingesetzt, zuletzt auch als Geschäftsführer. „Burghard Jablonski ist jemand, der die Idee von Verkehrswacht lebt“, betont Cornelia Zieseniß, Geschäftsführerin der Landesverkehrswacht. „Er lebt unsere Vision. Das ist vorbildlich.“ Nun hat Jablonski zum Jahreswechsel sein Amt an Michael Beyer übergeben, der selbst kein Unbekannter in Einbeck und Umgebung ist: Der 62jährige frische Ruhestandler hatte über Jahrzehnte als „Singender Polizist“ begeistert und wird sich jetzt ganz seiner neuen Aufgabe in der Verkehrswacht widmen – sicher mit Unterhaltungswert!

### Impressum

Vor Ort – Mitgliedermagazin der Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V., Herausgeber: Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V., Arndtstraße 19, 30167 Hannover, Telefon: (0511) 35 77 26 81, Chefredaktion: Cornelia Zieseniß (verantwortlich), Redaktion + Gestaltung: Cornelia von Saß, Christine Kunkis, Druck: Verlag Schmidt-Römhild, **Beiträge bitte an: vor-ort@landesverkehrswacht.de**, Redaktionsschluss für **vor Ort 2/16: 20.02.2016**