

vorOrt

Mitgliedermagazin der Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.

Juni/Juli 2020



Nicolai Engel, Marcel Goos, TIER Mobility, und Tim Hey (von links)

Gemeinsam für mehr Sicherheit

Kooperation zwischen der Landesverkehrswacht Niedersachsen und TIER Mobility

„Wir freuen uns sehr über die Zusammenarbeit mit TIER Mobility“, sagt Nicolai Engel, Geschäftsführer der Landesverkehrswacht. „Gemeinsam wollen wir aufklären und mit praktischen Trainings zur sicheren Nutzung der Elektrokleinstfahrzeuge in Niedersachsen beitragen.“ Zusammen soll über die gesetzlichen Regeln für die E-Tretrollernutzung informiert werden. Fahrtrainings sollen helfen, Gefahrensituationen zu vermeiden. Für diese Arbeit werden landesweit geschulte Ansprechpartner von den Verkehrswachten bereitstehen.

Im Mai konnten die im Rahmen der Kooperation erworbenen 24 E-Tretroller zur Verfügung gestellt werden.

Im Paket enthalten waren jeweils ein Helm und eine einjährige Haftpflichtversicherung. „Damit statten wir in unseren neun Gebieten Kreis- und Ortsverkehrswachten aus und können dort Verkehrssicherheitsaktionen mit E-Tretrollern anbieten“, so Engel. In Hannover, Hildesheim und Wolfsburg sind zudem gemeinsame Verkehrssicherheitsaktionen und Informationskampagnen geplant.

Außerdem soll im Rahmen der Kooperation gemeinsam ein offener Dialog mit Entscheidungsträgern der Städte und Kommunen sowie der lokalen Politik und Polizei geführt werden. „Die infrastrukturellen Bedingungen sollten

weiter verbessert werden, das hilft E-Tretroller-Fahrenden und Radfahrende gleichermaßen“, betont Engel. Ebenfalls im Rahmen der Kooperation initiieren TIER Mobility und die Landesverkehrswacht ein Gremium, das sich ein bis zweimal im Jahr trifft. Dort wird man sich fachlich über die Entwicklungen der neuen Mobilitätsform austauschen. Bereits im vergangenen Jahr wurde der Grundstein der Zusammenarbeit, mit der Beteiligung von TIER Mobility an den Fortbildungen für das Ehrenamt, gelegt.

Mehr zur Kooperation im Interview mit Tobias Griesmeier, Public Policy TIER Mobility GmbH auf Seite 5.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmende im Fokus

Neuer Bußgeldkatalog bringt mehr Schutz.

Seit dem 28. April geht es auf Deutschlands Straßen schneller zur Sache – und zwar mit Strafen für Autofahrende, die sich nicht an die geltenden Regeln halten. Eine novellierte Straßenverkehrsordnung ist in Kraft samt neuem Bußgeldkatalog. Im Mittelpunkt stehen mehr Schutz für ungeschützte Verkehrsteilnehmende und härtere Strafen für Geschwindigkeitsverstöße und Falschparker.

Mehr Schutz des Radverkehrs

Für Geschwindigkeitsüberschreitungen sieht die Novellierung der Straßenverkehrsordnung deutlich höhere Bußgelder vor als bisher. Auch Autofahrenden, die keine Gasse für Einsatzfahrzeuge bilden, winken höhere Strafen. Zudem wurden die Bußgelder für das Parken an unübersichtlichen Stellen sowie unzulässigen Orten wie Feuerwehrezufahrt, in zweiter Reihe und Behindertenparkplatz deutlich erhöht. „Sämtliche Regelungen, die jetzt zur Stärkung und zum Schutz des Radverkehrs eingeführt wurden, waren längst überfällig“, sagt Verkehrsreferentin Carmen Scholze vom niedersächsischen Ministerium für Inneres und Sport. Radfahrende gehören zu den im Straßenverkehr am stärksten gefährdeten Verkehrsteil-



Autofahrende, die keine Rettungsgasse für Einsatzfahrzeuge bilden, müssen mit höheren Strafen rechnen.

nehmenden. „Die nun eingeführten, teils klarstellend formulierten Verhaltensregeln unterstreichen das“, so Scholze.

Sind schnelle Fahrverbote falsch?

Wenige Wochen nach Inkrafttreten stehen Teile der Novellierung wieder zur Diskussion. Insbesondere die Fahrverbote für Temposünder werden kritisiert. „Sicherheit muss an erster Stelle stehen“, kommentiert Nicolai Engel von der Landesverkehrswacht Niedersachsen. „Zu hohe Geschwindigkeit innerorts und auf Landstraßen führt zu besonders schweren Unfällen mit Getöteten und Verletzten.“ Gerade dort, wo sich Autofahrende und ungeschützte Verkehrsteilnehmende begegnen, komme den Geschwindigkeitsvorgaben eine Schlüsselrolle zu. „Daher ist es das absolut falsche Signal, die in Kraft getretenen neuen Regelungen für Geschwindigkeitsverstöße abzumildern.“

„Die Novellierung bietet die Chance, unsere Mobilität im Straßenverkehr noch sicherer und gerechter werden zu lassen“, ergänzt Scholze. „Das klare Bekenntnis zum Schutz der Radfahrenden und damit zu einer klimafreundlichen Verkehrsbeteiligung

halte ich für das richtige Signal.“ Mit der Bußgelderhöhung im Geschwindigkeitsbereich bis 20 Stundenkilometer werde endlich deutlich, dass zu schnelles Fahren kein Kavaliersdelikt sei.

Kooperation verlängert

Deutsche Verkehrswacht und Lastenradhersteller Babboe arbeiten auch 2020 eng zusammen.

Das Lastenrad wird besonders in Städten immer beliebter. Diese umweltfreundliche Mobilitätsalternative erfordert allerdings einige Kenntnisse im Umgang und Fahren. Größe und höheres Gewicht beeinflussen spürbar das Lenk- und Bremsverhalten. Damit das Thema Sicherheit mit Lastenrädern weiter vorangetrieben werden kann, wollen die niederländische Firma Babboe und die Deutsche Verkehrswacht (DVW) ihre Zusammenarbeit in diesem Jahr fortsetzen.

Im Rahmen der Kooperation wurde der Info-Flyer „Lastenrad Sicherheit – mit Babboe sicher durch den Verkehr“ erstellt. Er kann kostenfrei bei der DVW bestellt werden.



Carmen Scholze

Gegen den Trend

In Niedersachsen ist die Zahl der Verkehrstoten auch im Jahr 2019 angestiegen.

Landesweit kamen 432 Menschen im Jahr 2019 im Straßenverkehr ums Leben. Das ist ein Anstieg von 3,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Dabei sei es nur ein geringer Trost, sagte Minister Boris Pistorius zu den vom Statistischen Bundesamt vorgelegten Daten, dass die Zahlen rein statistisch betrachtet gering ausfallen – und zwar im Zehnjahresvergleich und erst recht, wenn noch weiter zurückgeblickt werde.

Bei den Baumunfällen und generell bei Unfällen auf Landstraßen gab es 2018 sogar einen historischen Tiefstand in Niedersachsen. Dennoch sei jeder Mensch, der im Straßenverkehr sein Leben verliere, einer zu viel, so Pistorius. „Wir setzen weiter auf Prävention, Kampagnen und intensive Polizeiarbeit.“ Im besonderen Fokus stünden dabei weiterhin zu hohe Geschwindigkeiten und das Thema Ablenkung.

Für die strategische Verkehrssicherheitsarbeit ergeben sich sechs Handlungsfelder: die automotiv IT, der gewerbliche Güterkraftverkehr, risikohaftes Verhalten, die altersspezifischen Risikogruppen, die neuen Mobilitätsformen und insbesondere der Radverkehr.



© pixabay

Liebe Leserin, lieber Leser,

die Corona-Pandemie bestimmt derzeit unser Leben – beruflich wie privat. Wir müssen mit Herausforderungen und Entscheidungen umgehen, die wir wohl in diesem Ausmaß noch nie erleben mussten. Die Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort konnte seit Mitte März nicht oder nur in sehr eingeschränkter Form ausgeübt werden. Viele Veranstaltungen und Mitgliederversammlungen im ersten Halbjahr mussten abgesagt werden.

Die neusten Entwicklungen auf Bundes- und auf Landesebene zeigen, dass wir wohl auch nur schrittweise in eine neue Normalität gehen werden können. Für die Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort wird im Jahresverlauf ein erhöhter persönlicher Einsatz erforderlich sein, um den Infektionsschutzanforderungen gerecht zu werden. Der Vorbereitungs- und Aufwand und die Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen steigen. Das so wichtige persönliche Gespräch wird nur mit Abstand möglich sein und zum Teil in den Hintergrund treten müssen. Darüber hinaus gehören die Ehrenamtlichen selbst zum Teil zu einer Risikogruppe im Hinblick auf schwere Covid-19-Verläufe und müssen den eigenen Gesundheitsschutz berücksichtigen.

Die vielen Anregungen der vergangenen Wochen und örtlichen Infektionsschutzkonzepte zeigen, dass selbst in dieser schwierigen Zeit, die wertvolle Arbeit zur Verkehrssicherheit ihren Platz hat. Das ist gut so, denn das Virus verändert nicht unser Fehlverhalten – auch wenn Abstand halten im Straßenverkehr schon immer wichtig war. Im Gegenteil, freiere Straßen veranlassen den einen oder anderen Verkehrsteilnehmenden, das Gaspedal zu stark zu drücken. Und einem durch die Pandemie veränderten Mobilitätsverhalten mit einem stärkeren Radverkehr sowie Elterntaxis nach Wiedereröffnung der Schulen, muss mit präventiven Programmen und Aufklärung begleitet werden.

Wir möchten einmal mehr unseren Dank und unsere Wertschätzung für die ehrenamtliche Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort aussprechen, die auch diese Herausforderung annimmt.

Bleiben Sie gesund!

Herzlichst

*Nicolai Engel Tim Hey
Geschäftsführer stellv. Geschäftsführer*



Sichtbar sicher boßeln

Warnwesten helfen bei Boßel- und Kohltouren, dass die Teilnehmenden rechtzeitig von Autofahrenden gesehen werden.

Im vergangenen Jahr gab es mehrere Unfälle bei denen Boßelspielende von Autos übersehen wurden. Es kam dabei zu teils lebensgefährlichen Verletzungen. Für Abhilfe sorgte die Verkehrswacht Wesermarsch und finanzierte Signalkleidung für das große Boßelturnier in Blexen. Gerold Jürgens von der Verkehrswacht und Edwin Krüger, Präventionsbeauftragter der Polizei Nordenham und Mitglied der dortigen Verkehrswacht, verteilten die knallgelben Warnwesten. Damit werden die Spielenden auch im Dunkeln gut gesehen.



Für diese gestellte Aufnahme setzte sich der Schriftwart der Verkehrswacht Munster-Bispingen Andreas Böhm hinters Lenkrad.

Keine Maske im Auto

Seit einigen Wochen gehört der Mund-Nasen-Schutz für uns zum ständigen Begleiter. Doch wie ist es beim Autofahren?

Der Paragraph 23, Absatz 4, Satz 1 der Straßenverkehrsordnung besagt: „Wer ein Kraftfahrzeug führt, darf sein Gesicht nicht so verhüllen oder verdecken, dass er nicht mehr erkennbar ist“. Eine Zuwiderhandlung kann mit einem Bußgeld in Höhe von 60 Euro geahndet werden. Wann ist das Gesicht völlig verdeckt? Lassen sich Fahrende nicht auch an Augen und Stirn erkennen? Es liegt im Ermessen der Polizeibeamten. Die Mei-

nungen darüber gehen, auch unter Fachleuten, auseinander. Die Verkehrswacht Munster-Bispingen gibt deshalb den Ratschlag die Maske beim Fahren abzusetzen. Denn welchen Sinn macht es überhaupt als Alleiniger im Auto eine Maske zu tragen? Zumal Pollen- und Aktivkohlefilter heute im Wageninneren für relativ saubere Luft sorgen. Anders ist es bei Personen, die berufsbedingt im Fahrzeug andere transportieren, Fahrdienstleister im Taxi- und Busbetrieb. Hier sollte kein Verstoß gegen die StVO vorliegen, da gesundheitliche Aspekte klar im Vordergrund stehen.

Eine selbstgenähte Maske für jeden

„Bei uns gibt es nur ein ja oder nein. Kein vielleicht“, sagte Dieter Grohs und legte los. Der Vorsitzende der Verkehrswachten Worpswede, Grasberg und Osterholz gab angesichts der Corona-Pandemie kurzerhand 200 Masken für die Verkehrswachtmitglieder in Auftrag.

Und zwar bei einem ehemaligen Mitglied, das heute einen Stoffladen in Flensburg betreibt. Aus Stoffresten entstanden im Handumdrehen 200 Alltagsmasken. „Die Verteilung der Masken übernehme ich höchstpersönlich“,

freut sich Grohs. Den 20 aktiven Mitgliedern der Verkehrswachten hat er ihre Maske bereits übergeben. „Alle anderen bekommen einen Briefumschlag mit der Maske und der Botschaft ‚Kostenfrei an alle Mitglieder der Verkehrswacht‘“, berichtet er.

Worpswede und Grasberg sind ländlich geprägte Orte. Man kennt sich und begegnet sich auf der Straße und beim Spaziergang. Auch Grohs dreht hier seine Runden – mit Humor und selbstverständlich mit dem nötigen Abstand. Dabei überreicht Grohs die Maske persönlich.

Manchmal findet er auf seiner Terrasse ein kleines Dankeschön oder einige nette Worte. „In der Krise sieht man, wie sich Verkehrssicherheitsarbeit lohnt“, fasst der Vorsitzende seine Erfahrungen aus der Corona-Zeit zusammen.



„Im Alltag angekommen“

Interview mit Tobias Griesmeier von TIER Mobility

vorOrt: Auch TIER Mobility hatte während des Shutdowns in der Corona-Krise mit einem starken Umsatzeinbruch zu kämpfen. Doch im Gegensatz zu Ihren Mitbewerbern sind Sie weiter aktiv geblieben. Wie ist der Stand der Dinge und wie geht es weiter?

Tobias Griesmeier: Wir hatten in mehr als 30 deutschen Städten weiterhin eine reduzierte Flotte zur Verfügung gestellt. Heute sind wir fast überall wieder bei der ursprünglichen Flottenstärke, sodass rund 20.000 E-Tretroller in Deutschland fahren.



Tobias Griesmeier

vorOrt: Im Rahmen der Kooperation mit der Landesverkehrswacht Niedersachsen haben Sie 24 Roller zur Verfügung gestellt, um die Verkehrssicherheitsarbeit zu unterstützen. Was versprechen Sie sich von der Zusammenarbeit?

Tobias Griesmeier: Die Verkehrswacht ist für uns ein professioneller Partner mit langjähriger Erfahrung, einem großen Netzwerk und viel Know-how. Die Zusammenarbeit wollen wir nutzen, um Erfahrungen und Daten auszutauschen. Gemeinsam wollen wir die Sicherheit auf den Straßen mit dem heutigen Mobilitätsmix erhöhen. E-Tretroller sind voll im Alltag angekommen. Das macht Präventionsarbeit wichtig. Wir werden unsere Praxiserfahrungen aus dem Verleihgeschäft in Bezug auf Unfallschwerpunkte und häufiges Fehlverhalten an die Landesverkehrswacht weitergeben. Diese Informationen können dann in die Präventionsarbeit einfließen. Selbstverständlich sind alle Daten anonymisiert.



© TIER Mobility

vorOrt: Zum Unfallgeschehen liegen bislang nur wenig Daten vor. Mit welchen Zahlen arbeiten Sie?

Tobias Griesmeier: Generell kann man sagen, dass sich die Befürchtungen auf steigende Unfallzahlen nicht bestätigt haben. Es gibt in Deutschland pro 100.000 Fahrten mit dem E-Tretroller zwei registrierte Unfälle. Das sind flottenweit ein Unfall bei 100.000 gefahrenen Kilometern, wovon die meisten Unfälle nicht schwer sind und nur in Sachschäden resultieren.

vorOrt: Ein Ziel der Kooperation ist, die Verkehrsregeln für die Nutzung von E-Tretrollern stärker zu kommunizieren. Woran hapert es?

Tobias Griesmeier: Die Elektrokleinstfahrzeugeverordnung stellt die E-Tretroller zwischen Fahrrad und Auto. Das führt teilweise zu Unklarheiten, die schwer zu verstehen sind. So gilt bei E-Tretrollern die gleiche Promillegrenze wie für Autos, obwohl für sie im wesentlichen die Regeln für Fahrräder gelten. Sie sollen dabei den Radweg benutzen, für Fahrräder freigegebene Straßen und Wege dürfen jedoch nicht automatisch auch von E-Tretrollern befahren werden. Das sorgt natürlich für Verwirrung bei Verkehrsteilnehmern.

vorOrt: Was wünschen Sie sich vom Gesetzgeber, um die Nutzung von

E-Tretrollern weiter zu verbessern.

Tobias Griesmeier: Die Verordnung könnte an besagten Stellen klarer gefasst und die Infrastruktur noch stärker auf die multimodale Mikromobilität abgestimmt werden. Die Fahrradstadt Münster zeigt, wie sehr eine gute Infrastruktur alternative Mobilitätsformen fördert. Zudem befürworten wir statt einer Autoprämie als Anreiz zum Autokauf vielmehr eine Mobilitätsprämie. Das würde den Aufbruch der städtischen Regionen zu innovativen Mobilitätskombinationen nachhaltig unterstützen.

TIER in Zahlen

- Gründung Juli 2018
- Europas Nummer 1 unter den E-Scooter-Anbietern
- 360 Mitarbeitende
- aktiv in 10 Ländern und 43 Städten
- 21.000 E-Scooter auf den Straßen
- in Deutschland aktiv in 30 Städten
- in drei niedersächsischen Städten werden TIER-E-Scooter aktuell angeboten: Hannover, Wolfsburg, Hildesheim. Weitere Städte folgen.

Fahrradstreifen verleiten zur Nähe

Neue Forschungsergebnisse suchen nach Infrastrukturlösungen für ein sicheres Miteinander von Radfahrenden und Autofahrenden – mit ernüchternden Ergebnissen.

Wie lässt sich das Nebeneinander von Autofahrenden und Radfahrenden sicherer gestalten? Helfen Markierungen? Tragen Fahrradstreifen dazu bei, dass der Mindestabstand beim Überholen eingehalten wird? Die Studienergebnisse von Verkehrspsychologin Dr. Anja Katharina Huemer von der Technischen Universität Braunschweig sind ernüchternd.



© MachineHeadz - iStockphoto.com

Grundlagenforschung vorab

Vorweg testeten Huemer und ihr Team die Belastbarkeit von Daten, die am Fahrsimulator erhoben werden. Fazit: Simulatoren sind sehr gut für Untersuchungen zur Infrastruktur für Radfahrende geeignet. Die Ergebnisse aus dem Simulator decken sich mit Ergebnissen aufwendiger Realverkehrsstudien. Zudem seien Simulatorstudien sicher, da bestehende und mögliche Infrastruktur verglichen werden könnten, ohne jemanden zu gefährden.

Absurde Wirkung von Streifen

In Bezug auf die Wirkung von Fahrradstreifen und Fahrbahnmarkierungen kam Huemer zu dem Ergebnis, dass auf Straßen mit markierter Radfahrinfrastruktur deutlich enger überholt werde als ohne Markierungen. Bei Schutzstreifen sei dieser Effekt sogar noch stärker als bei Radfahrstreifen. Mit Gegenverkehr sinkt der Überholabstand im Schnitt sogar noch weiter auf etwa einen Meter. Eine durchgezogene Mittellinie lässt

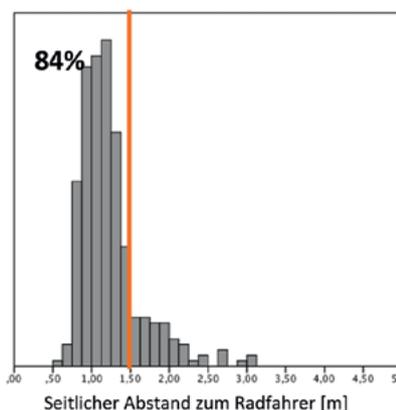
den Abstand zum Fahrrad um weitere 20 Zentimeter schrumpfen.

Schutzstreifen keine Lösung?

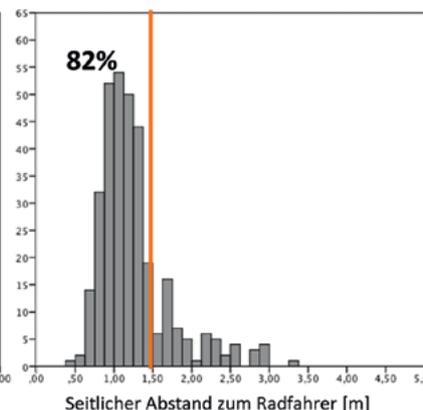
Mit ihren Studien fand die Verkehrspsychologin heraus, dass das Risiko für Radfahrende unter 1,5 Meter überholt zu werden, im Simulator um das 6,5-fache stieg, wenn Gegenverkehr vorhanden ist, nochmals um das 2,4-fache, wenn es einen Radfahrstreifen gibt und um das 3,4-fache, wenn es einen Schutzstreifen gibt.

Anteile Überholabstände unter 1.5 m

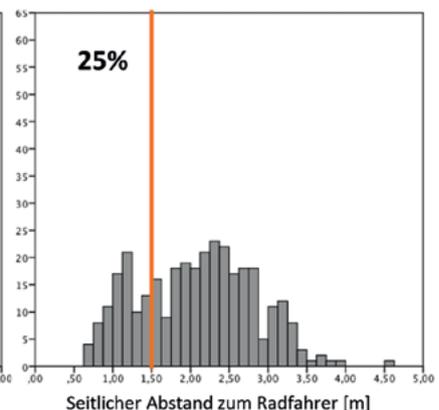
Radfahrstreifen



Schutzstreifen



ohne





© Daimler

Assistenzsysteme wirksam

Abnahme von schweren Lkw-Unfällen und Personenschäden auf Niedersachsens Autobahnen bekräftigt Forderungen auf internationaler Ebene.

Auf Basis der Daten des niedersächsischen Innenministeriums hat die Landesverkehrswacht Niedersachsen die Zahlen der schweren Lkw-Unfälle sowie die Wirkung von Notbremsassistentensystemen analysiert. „Gegenüber dem Extremjahr 2018 zeigt sich 2019 auf unseren Autobahnen eine Abnahme von schweren Lkw-Unfällen und Personenschäden“, erläutert Vizepräsident Dr.-Ing. Erwin Petersen. Von den insgesamt 15.842 Unfällen seien 426 (2018: 452) mit schweren Personenschäden gewesen und davon 159 (2018: 190) Unfälle mit schweren Lkw. Das sei zum Einen durch die Abnahme von Autobahnbaustellen bedingt, aber auch durch übergreifende Parameter.

Notbremsassistenten wirken

So sei der positive Einfluss der Weiterentwicklung von Notbremsassistenten erkennbar. „Hier ist insbesondere das System von Mercedes gemeint und zwar die Ablösung des „ABA3“ durch das verbesserte

„ABA4“, das seit 2017 als Sonderausstattung verbaut wird“, so Petersen. Mit dem seit Anfang 2019 als Sonderausstattung eingesetzten weiterentwickelten „ABA5“ habe es auf niedersächsischen Autobahnen noch keine Auffahrunfälle gegeben. „Ich erwarte, dass dieses ab Anfang 2020 nun als Serienausstattung in schweren Mercedes Actros-Lkw gelieferte System die Unfallzahlen ab 2020 reduzierend beeinflusst.“

Weiterentwicklungen notwendig

„Die Wirkung der Notbremsassistenten auf alle Lkw-Auffahrunfälle ist zwar gegenüber Unfällen von Lkw ohne diese Ausstattung deutlich sichtbar, jedoch insgesamt gesehen noch nicht befriedigend“, ergänzt Petersen. „Obwohl Daimler und MAN ihre Notbremsassistenten hinsichtlich einiger von uns seit 2016 kritizierter Aspekte verbessert haben, bleibt auch für andere Hersteller ebenso wie für den Gesetzgeber noch einiges zu tun. Die internationale Umsetzung eines Vor-

stoßes des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) stehe noch aus.“

Internationale Ebene

Das BMVI hat auf Europaebene seit 2017 mehrere Vorschläge eingebracht, um einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich Notbremsassistentensystemen durchzusetzen. Dazu gehören Verschärfungen der technischen Anforderungen sowie das Verbot des Abschaltens von Notbremsassistenten ab Tempo 30.

Grundlage dafür ist ein vom BMVI bei der BAST in Auftrag gegebener Forschungsbericht zum Potenzial von Notbremsassistenten – zu finden auf der Homepage der BAST. Bis es zu einer europarechtlichen Regelung kommt, setzt sich das BMVI für eine nationale Lösung ein. Einer entsprechenden Änderung in einer kürzlichen Novelle der Straßenverkehrsordnung hat der Bundesrat zugestimmt.

Vielen Dank für gelebte Verkehrssicherheit

Nach 45 Jahren aktiver Mitarbeit hat Rudi Willnat seine Aufgaben an seine Nachfolger übergeben.



© Detlev Maske

Sei es bei der Ausstattung von Kitas mit Warnwesten, die Organisation von Verkehrssicherheitstagen und Sicherheitstrainings – Rudi Willnat von der Verkehrswacht Walsrode hat sich immer um alle Belange der Verkehrswacht gekümmert. Nun hat sich der 76-Jährige aus der aktiven Arbeit zurückgezogen. Sein Nachfolger und neuer Geschäftsführer ist Björn Fischer.

Wie kein zweiter hat es Willnat über vier Jahrzehnte verstanden, Menschen für die Arbeit bei der Verkehrswacht zu motivieren und zu gewinnen – für die Vorstandsarbeit sowie für die praktische Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort. Willnat hat das Engage-

ment für die Verkehrssicherheit sozusagen verkörpert und sie vorgelebt. Dadurch konnte die Verkehrswacht Walsrode wertvolle Arbeit leisten und nachhaltig zur Unfallverhütung beitragen. Dazu gehören öffentliche Veranstaltungen, Aktionen zum Verkehrsunterricht und zum sicheren Radfahren an Schulen und Kindergärten und auch die Verteilung von Unterrichtsmitteln zur Verkehrserziehung.

Willnat wurde für seine Verdienste bei der Verkehrswacht mit dem Ehrenzeichen der Deutschen Verkehrswacht in Silber geehrt und zum Ehrenvorsitzenden gewählt. Die Auszeichnung nahm er gerührt entgegen und dankte seiner guten Mannschaft für die treue Unterstützung.

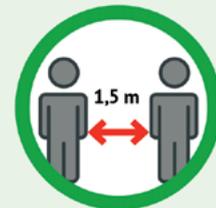
Bei seiner Arbeit für die Verkehrswacht konnte sich Willnat stets auf die Unterstützung seiner Ehefrau Anneliese verlassen. Sie war bei allen Veranstaltungen dabei und kümmerte sich um die Versorgung der Teilnehmenden. Für ihr Engagement ist Anneliese Willnat mit der goldenen Ehrennadel der Landesverkehrswacht ausgezeichnet worden.

Wir wünschen dem Ehepaar alles Gute und weiterhin viel Gesundheit und Freude.

Infektionsschutz Sicherheitstraining

Handlungsempfehlungen der Landesverkehrswacht

Die Landesverkehrswacht hat für die Durchführung von Fahrsicherheitstrainings detaillierte Handlungsempfehlungen für die Trainer und ein Informationsblatt für die Teilnehmer entworfen. Die entworfenen Regeln sorgen dafür, das Infektionsrisiko für die Teilnehmer und Trainer so gering wie möglich zu halten. Auch hier steht Sicherheit an erster Stelle. Zusätzlich steht eine Übersicht zum Aushängen mit anschaulichen Icons von der Deutschen Verkehrswacht zur Verfügung.



**Mindestens
1,5 m Abstand
zu Anderen halten.**



**In geschlossenen
Räumen
Maske tragen.**

Impressum

Vor Ort – Mitgliedermagazin der Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V., Herausgeber: Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V., Arndtstraße 19, 30167 Hannover, Telefon: (0511) 35 77 26 80, Chefredaktion: Nicolai Engel (verantwortlich), Redaktion + Gestaltung: Cornelia von Saß, Kerstin Schmidtferick, Roman Mölling, Druck: Verlag Schmidt-Römhild

Beiträge bitte an: vor-ort@landesverkehrswacht.de, Redaktionsschluss für vor Ort August/September: 20.6.2020