



**Textdokumentation**  
**zur Veröffentlichung im Internet**  
**über die öffentliche Beratung**  
**in der 17. Sitzung des**  
**Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr**  
**am 9. November 2017**  
**in Magdeburg, Landtagsgebäude**

**Tagesordnung:**

**Seite:**

**Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Sachsen-Anhalt 2021**

Unterrichtung Staatskanzlei und Ministerium für Kultur -  
**Drs. 7/1827**

Beratung und Berichterstattung durch die Landesregierung

**3**

**Anwesende:**

**Ausschussmitglieder:**

Abg. Andreas Mrosek, Vorsitzender	AfD
Abg. Hardy Peter Güssau	CDU
Abg. Frank Scheurell	CDU
Abg. Daniel Sturm	CDU
Abg. Daniel Szarata	CDU
Abg. Matthias Büttner	AfD
Abg. Willi Mittelstädt	AfD
Abg. Guido Henke	DIE LINKE
Abg. Doreen Hildebrandt	DIE LINKE
Abg. Dr. Falko Grube	SPD
Abg. Cornelia Lüddemann	GRÜNE

**Von der Landesregierung:**

**vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr:**

Staatssekretär Dr. Sebastian Putz

**Textdokumentation:**

Stenografischer Dienst

**Vorsitzender Andreas Mrosek** eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr.

### Zur Tagesordnung:

#### **Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Sachsen-Anhalt 2021**

Unterrichtung Staatskanzlei und Ministerium für Kultur - **Drs. 7/1827**

**Vorsitzender Andreas Mrosek:** Ich begrüße die Anwesenden und weise darauf hin, dass über die öffentliche Sitzung eine Niederschrift gefertigt wird. Es besteht die Absicht, Niederschriften über öffentliche Sitzungen im Internet zu veröffentlichen.

**Der Vizepräsident des Gesamtvorstandes der Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt e. V:** Die Landesverkehrswacht war als Geschäftsführung des Beirates für Verkehrssicherheitsarbeit maßgeblich an der Erstellung des Verkehrssicherheitsprogrammes beteiligt. Es ist erfreulich, dass das Verkehrssicherheitsprogramm als Programm der Landesregierung installiert wurde. Zum Verkehrssicherheitsprogramm ist Folgendes im Koalitionsvertrag festgehalten:

*„Wir wollen Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung durch geeignete Maßnahmen fördern und das ehrenamtliche Engagement der Verkehrswachten unterstützen.“*

Dass dieses Prinzip in das Verkehrssicherheitsprogramm aufgenommen wurde, ist erfreulich. Sehr bemerkenswert ist auch, dass sich die Landesregierung mit konkreten Aussagen quasi selbst verpflichtet, sich im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit in der Zukunft noch stärker zu engagieren, als das bisher der Fall gewesen ist.

Die Vision Zero ist als Leitbild vorangestellt. Danach sollen alle Maßnahmen unternommen werden, die der Verkehrssicherheit dienen. Im Zweifelsfall - das ist ein Punkt der Vision Zero -, sind in den Fällen, in denen zwei unterschiedliche Ansätze zur Lösung eines Problems angeführt werden, immer der zu nehmen, der auch der Verkehrssicherheit dient. Die Einhaltung dieses Leitgedankens ist bei der Erstellung des aktuellen Verkehrssicherheitsprogramms aus der Sicht der Verkehrswacht nicht zu 100 % gelungen.

Bei der letzten Abstimmung des Verkehrssicherheitsprogramms wurde versichert, dass es eine Fortschreibung dieses Programmes geben wird. Daher hat die Verkehrswacht gern zugestimmt, zunächst einen ersten Schritt zu unternehmen.

Im Verkehrssicherheitsprogramm ist weiter Folgendes ausgeführt:

*„Dabei misst die Landesregierung der Verkehrssicherheitsarbeit und der Verkehrsprävention in den Landkreisen, kreisfreien Städten und Gemeinden den Stellenwert einer pflichtigen Aufgabe bei.“*

Zunächst ist also eine Pflichtaufgabe definiert worden. Bei genauerer Betrachtung werden im Folgenden die Landkreise und Kommunen allerdings aufgefordert, mehr für die Verkehrssicherheitsarbeit zu tun. Dass diese bei geteilter Verantwortung im Zweifel nicht wahrgenommen wird, ist ein bekannter Grundsatz der Soziologie.

Im Verkehrssicherheitsprogramm wird weiterhin ausgeführt:

*„Begleitend zur unverzichtbaren Arbeit der ehrenamtlichen Helferinnen und Helfer bedarf es einer auskömmlichen und nachhaltigen sächlichen und finanziellen Unterstützung sowohl der Landesverkehrswacht aber auch der Verkehrswachten, Initiativen und Vereine vor Ort.“*

Für die Landesverkehrswacht ist im aktuellen Haushaltsplan ein Zuwachs der zugewiesenen Mittel zu verzeichnen gewesen. Probleme ergeben sich allerdings dann, wenn sich die Landesregierung verpflichtet, dieses Themenfeld im gesamten Land voranzutreiben und auskömmlich zu finanzieren. Dann entstehen nämlich Finanzierungslücken.

Von den einst 24 Jugendverkehrsschulen im gesamten Land existieren derzeit gerade einmal noch 18. Aktuell wird die Jugendverkehrsschule in Oschersleben geschlossen, da die Betriebskosten nicht mehr zu tragen sind. Dies steht im Widerspruch zu dem Anspruch des Landes, für eine auskömmliche Finanzierung an dieser Stelle zu sorgen.

Die Landesverkehrswacht schätzt ein, dass Mittel in Höhe von 365 000 € für die Unterstützung der Jugendverkehrsschulen im Land benötigt werden.

Dort werden mobile oder stationäre Bereiche von Verkehrswachten vor Ort organisiert; hierfür fallen Betriebskosten an. Die Landesverkehrswacht kann aber lediglich Projekte fördern. Eine institutionelle Förderung kann die Landesverkehrswacht hingegen nicht an die Verkehrswachten ausreichen. Eine mobile Jugendverkehrsschule benötigt beispielsweise Fahrzeuge, um die Roller und Fahrräder, mit denen die Kinder in den Kindergärten und Schulen fahren, transportieren zu können. Ein solches Transportfahrzeug muss auch einmal ersetzt werden. Wenn hierfür keine Vorsorge getroffen wird, ist es schwierig, dieses Angebot der Jugendverkehrsschulen aufrechtzuerhalten.

Der Landesverkehrswacht ist das Konnexitätsprinzip durchaus bewusst. Wenn das Land eine Pflichtaufgabe zuweist, müssen auch die Mittel ausgereicht werden. Ein Wunsch der Landesverkehrswacht wäre es, Mittel in Höhe von 365 000 € für die Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort in den Städten und Gemeinden zur Verfügung zu stellen.

Bei der Erarbeitung des Verkehrssicherheitsprogramms war, als das Themenfeld der Verkehrssicherheitsarbeit betrachtet wurde, ein gewisses Desinteresse verschiedener Ressorts festzustellen gewesen. Es wurde nicht mehr der Eindruck erweckt, dass die

ehrenamtliche Tätigkeit hinreichend gewürdigt wird. In Sonntagsreden wird diese ehrenamtliche Tätigkeit stets hochgeschätzt. Wenn es aber konkret wird, dann vermittelt manchmal das Handeln einen anderen Eindruck. Wertschätzung heißt auch, dass die Arbeit der Ehrenamtlichen ernst genommen wird. Es ist nicht nachvollziehbar, dass bei bestimmten Treffen kein Vertreter bestimmter Ressorts erscheint.

Bestimmte Themenfelder sind bei einer Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms aufzunehmen. Im Koalitionsvertrag ist beispielsweise vereinbart worden, dass Geschwindigkeitsüberwachungen zur Unfallprävention gezielter an den Stellen vorgenommen werden müssten, an denen die Verkehrssicherheit tatsächlich gefährdet sei. Da die Polizei in den letzten Jahren immer weniger Personal für dieses Themenfeld zur Verfügung hat, regt die Landesverkehrswacht an, die Aufgabe der Geschwindigkeitsüberwachung von mehreren Akteuren durchführen zu lassen. Erhöhte Geschwindigkeit ist eine der Hauptunfallursachen. Gerade bei Unfällen mit tödlichem Ausgang ist eine erhöhte Geschwindigkeit zu einem Anteil von 40 % bis 50 % maßgeblich als Unfallursache festzustellen. Also müssen Maßnahmen gegen Geschwindigkeitsüberschreitungen unternommen werden. Bei diesem Themenfeld ist auch zu überlegen, mehr stationäre Verkehrsüberwachungsanlagen gerade an Unfallhäufungsstellen einzusetzen.

Jeder, der mit einem Fahrzeug in Sachsen-Anhalt unterwegs ist, weiß, wie wenig das Rotlicht beachtet wird. Es gibt mittlerweile kombinierte Anlagen, die sowohl Geschwindigkeitsüberschreitungen als auch das Fahren trotz roter Ampel überwachen. Das ist ein positiver Ansatz.

Weitere Themenfelder im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit wurden auf der Hauptversammlung der Verkehrswachten am vergangenen Wochenende erörtert.

An dieser Stelle einen herzlichen Dank an Herrn Scheurell, der dort als Vertreter der CDU-Fraktion ein kurzes Grußwort gehalten hat. Auf dieser Versammlung wurde eine Vielzahl von Themenfeldern und Positionen bestimmt. Ich möchte einige daraus herausgreifen, weil diese auch im Entwurf des Verkehrssicherheitsprogrammes mit aufgeführt waren. So waren eine Halterhaftung, ein Alkoholverbot für Kraftfahrzeugführer und eine Senkung der Promillegrenze für Radfahrer in den Entwurf des Verkehrssicherheitsprogrammes zwar aufgenommen worden; im Rahmen der Ressortabstimmung wurden diese Anregungen aber nicht weitergeführt. Aus der Sicht der Landesverkehrswacht wäre es wünschenswert, dass bei der Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogrammes auch diese Themenfelder entsprechend aufgenommen werden.

Weitere Aspekte, die für den Verkehrssicherheitsbereich auf der Hauptversammlung der Verkehrswachten beschlossen wurden, können dem Ausschuss bei Interesse vorgestellt werden.

**Die Leiterin der Abteilung Verkehr des ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e. V.:** Ein Mitarbeiter der Abteilung Verkehr des ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e. V. wird die Stellungnahme des ADAC vorstellen. Die Ausführungen des Vertreters der Landesverkehrswacht sind zu unterstützen. Es ist positiv zu bewerten, dass bei der Erarbeitung des Verkehrssicherheitsprogramms unterschiedliche Vereine, Verbände und Institutionen beteiligt wurden. Gerade in der heutigen Zeit ist es wichtig, dass diese Vernetzung aufrechterhalten wird. Ein Wunsch des ADAC ist es, ein solches beratendes Gremium zu institutionalisieren, um die Vernetzung der vielen guten Aktionen, die bestehen, auch weiterhin voranzutreiben. Es ist bekannt, dass die Vereine und Verbände über weniger Personal verfügen; das Ehrenamt ist nicht das Amt, bei dem man aus dem Vollen schöpfen kann. Auch in finanzieller Hinsicht stellen sich einige Problemlagen.

Der ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e. V. vertritt in seinem Regionalgebiet 1,4 Millionen Mitglieder als Dienstleister. Die Verkehrssicherheitsarbeit ist beim ADAC Satzungszweck und wird als sehr wichtig wahrgenommen.

**Ein Mitarbeiter der Abteilung Verkehr des ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e. V.:** Es ist erfreulich, dass es mit der Verabschiedung des Verkehrssicherheitsprogrammes gelungen ist, dieses Programm in schriftlicher Form festzuschreiben. Mit den Positionen der Landesverkehrswacht besteht Konsens in den Fragen der Normerosion, der Erhöhung der Kontrolldichte usw. Dass in diesen Bereichen Handlungsbedarf besteht, ist allen klar. Aus der Sicht des ADAC ist insbesondere auf vier Themenfelder, die im Verkehrssicherheitsprogramm angesprochen werden, einzugehen.

Zunächst zum Thema Digitalisierung. Handlungsfeldübergreifend ist zu erkennen, dass die zunehmende Digitalisierung Einfluss auf sämtliche verkehrssicherheitspolitische Maßnahmen hat.

Die Entwicklung von Vernetzungs- und Automatisierungstechniken sowie der gestiegene Nutzungsbedarf von digitalen Medien sind derzeit maßgebliche Einflussgrößen im Bereich der Mobilität. Fahrerassistenzsysteme leisten einen wichtigen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit. Der ADAC ist Partner im Testfeld Niedersachsen, das sich mit Automatisierungs- und Vernetzungstechniken im Straßenverkehr befasst.

Der ADAC spricht sich dafür aus, dass diese Techniken nicht nur im großen Stil zum Einsatz kommen, sondern auch dafür, dass der Mensch als Nutzer dieser Systeme davon begeistert wird, diese auch einzusetzen. Auch im Rahmen der Umsetzung der Digitalisierungsstrategie kommt es darauf an, dass die Handlungsfelder des Verkehrssicherheitsprogrammes Sachsen-Anhalt 2021 derzeit einen wichtigen Zwischenschritt darstellen auf dem Fernziel der Automatisierung. In diesem Zwischenschritt kann die Einflussgröße des Menschen nicht groß genug bewertet werden. Das bedeutet, die

Aufklärung und die Erziehung der Verkehrsteilnehmer müssen den Kern aller Bemühungen darstellen, um den Straßenverkehr sicherer zu machen.

In Bezug auf den Faktor Mensch wurde in dem Verkehrssicherheitsprogramm festgehalten, dass die Kinder und Jugendlichen sowie die Seniorinnen und Senioren als wichtigste Adressatenkreise bei der Aufklärungs- und Erziehungsarbeit anzusehen sind. Es wurde festgestellt, dass die altersspezifischen Risiken, die im Programm genannt werden, ergänzt werden bzw. sich potenzieren mit verhaltensspezifischen Risiken. Dieses führt zu einem erhöhten Unfallrisiko. Auffällig ist in diesem Zusammenhang die Nutzungshäufigkeit von Smartphones und anderen mobilen Technologien im Verkehr.

Verkehrsteilnehmer sind zunehmend nicht bereit, den digitalen Dauerkonsum für die Verkehrsteilnahme zu unterbrechen. Im Gegenteil: Sie nutzen diese sogar als unproduktiv empfundene Zeitspanne subjektiv sinnbringend und erhöhen dadurch ihre Abgelenktheit. Das Programm greift dieses Problem auf in Form von Kampagnen. Allerdings ist dieses Problem nicht oft genug zu betonen. Zudem ist es im Zuge der zunehmenden Digitalisierung gewollt, dass entsprechende Medien eingesetzt werden; allerdings birgt auch dies ein hohes Verkehrsunfallrisiko.

Daher plädiert der ADAC dafür, die Verkehrssicherheitserziehung als Teil der Mobilitätsbildung folgerichtig zu kombinieren mit einer Verhaltenssensibilisierung für einen verantwortungsvollen digitalen Medienkonsum. Das bedeutet, eine ganzheitliche Mobilitätsbildung auch im Sinne einer Medienbildung mitzudenken. In anderen Bundesländern ist diese Verknüpfung bereits weiter vorangeschritten als in Sachsen-Anhalt. An dieser Stelle besteht in Sachsen-Anhalt noch Handlungspotenzial.

Ein weiterer Aspekt aus der Sicht des ADAC ist, dass für den Erfolg der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung von Kindern und Jugendlichen das Engagement der Verbände, Vereine und Gebietskörperschaften allein nicht ausreicht.

Es ist festzustellen, dass die erforderlichen strukturellen Voraussetzungen in den Bildungseinrichtungen teilweise nicht vorhanden sind und erst noch geschaffen werden müssen. Fakt ist, dass die Rahmenbedingungen in finanzpolitischer und personalpolitischer Sicht sehr schwierig sind, vor allem an allgemeinbildenden und berufsbildenden Schulen, die primären Adressaten der Verkehrserziehung im Bereich der Kinder und Jugendlichen.

Ein Verkehrssicherheitsprogramm, wie das nunmehr aufgelegte, das den Faktor Mensch in den Fokus rückt, kann aus der Sicht des ADAC nur dann nachhaltig funktionieren, wenn verlässliche Rahmenbedingungen für Kapazitäten und Freiräume an Schulen geschaffen werden. Der ADAC plädiert dafür, eine systemisch koordinierte

Zusammenarbeit zwischen den staatlichen Schulämtern und externen Anbietern, wie dem ADAC oder der Verkehrswacht, zu fördern.

Zielführend ist eine weitere vertiefte Unterstützung des Ministeriums für Bildung und Kultur. Erfahrungen zeigten, dass bei der Umsetzung von Programmen in Zusammenarbeit mit den Schulen der ideelle Wille in den Schulvorständen und in der Lehrerschaft mangelnde Strukturen und Kapazitäten nicht kompensieren kann. Freistunden oder Verfügungsstunden stehen in den Schulen für die Umsetzung nicht zur Verfügung. Der ADAC plädiert dafür, diese Problematik bei der finanziellen Ausstattung der einzelnen Akteure der Verkehrsbildung zu berücksichtigen.

Eine weitere Chance zur Verbesserung der Verkehrsbildung birgt aus der Sicht des ADAC die Schaffung von Synergiepotenzial. Das Angebot der Vereine und Verbände ist vielfältig und spiegelt auch die erfolgreiche Aufklärungs- und Erziehungsarbeit der letzten Jahre wider. Das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Sachsen-Anhalt hat sich zum Ziel gesetzt, dieses Know-how der einzelnen Akteure in eine ganzheitliche verkehrspolitische Agenda zu integrieren. Die Prämisse sollte dabei sein, dass die Akteure weiterhin miteinander vernetzt werden, da sonst die Gefahr besteht, dass Parallelstrukturen entstehen und Reibungsverluste in der konkreten Umsetzung der Aufklärungs- und Erziehungsarbeit auftreten.

Die erfolgreiche Arbeit des Beirats für Verkehrssicherheit hat gezeigt, dass eine steuernde und koordinierende Arbeitsgruppe, so sie denn geschaffen wird, erhebliche Energiepotenziale mit sich bringt. Eine konstruktive Abstimmung bei der Umsetzung einzelner Programme und Aktionen in der Fläche, also an der Basis, kann den überparteilichen Anspruch der Verkehrssicherheitsarbeit widerspiegeln und gleichzeitig zu einem effizienteren Einsatz der zunehmend knapper werdenden Ressourcen der Vereine, Verbände und Gebietskörperschaften führen.

Der ADAC würde gern die begonnene Erfolgsstory, die sich in dem Verkehrssicherheitsprogramm wiederfindet, fortsetzen und plädiert für eine wirksame und stärkere Zusammenarbeit über partei- und verbandspolitische Grenzen hinweg.

**Abg. Cornelia Lüddemann (GRÜNE):** Vielen Dank an die Vortragenden. Ich möchte die Verkehrswacht bitten, kurz darzustellen, mit welchen Ressourcen auch in personeller Hinsicht sie über das Land verteilt arbeitet. Eine Anzahl von 18 Jugendverkehrswachten im Land hört sich erst einmal viel an. Vielleicht könnten Sie den Hintergrund und auch die vorhandenen Ressourcen noch einmal darstellen.

Ich finde es interessant - das habe ich auch im Papier gelesen -, dass die Peer-to-Peer-Aktionen in Fahrschulen insbesondere bei Fahranfängern gute Erfolge gezeigt haben. Einen solchen Ansatz, dass aus eigener Erfahrung anderen etwas nahegebracht wird und damit eine hohe nachhaltige Erfolgsrate generiert wird, kenne ich auch



aus anderen Bereichen. Wie finden Sie Menschen, die bereit sind, in ihrer Freizeit an solchen Aktionen mitzuwirken?

Mit dem begleiteten Fahren ab 17 Jahren haben wir gute Erfahrungen gemacht. Ich habe vor einigen Tagen gehört, dass es Initiativen gibt, das begleitete Fahren ab 17 Jahren auch für Lkw ins Spiel zu bringen. Dazu bitte ich auch unter Fahrsicherheitsaspekten um eine Einschätzung.

**Der Vizepräsident des Gesamtvorstandes der Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt e. V.:** Die Arbeit der Verkehrswacht beinhaltet Bundesprojekte, die von der Deutschen Verkehrswacht und vom BMVI gesponsert und initiiert werden. Auch Landesprojekte sind in dem Tätigkeitsfeld der Verkehrswacht enthalten.

Tätig ist die Verkehrswacht in Kindergärten, Grundschulen und Sekundarschulen. Aber auch für ältere Menschen und Senioren werden Programme angeboten, unter anderem das Programm der Deutschen Verkehrswacht und des Deutschen Verkehrssicherheitsrats mit dem Titel „Mobil aber sicher“. Dieses richtet sich an Kraftfahrer ab 50 Jahren. In diesem Alter bereits von Senioren zu sprechen, ist nicht immer nachvollziehbar.

Im Allgemeinen wird mit 18 Jahren ein Führerschein erworben. Im Nachhinein gibt es viele Veränderungen im Verkehrsrecht und es wird nie wieder darüber berichtet, oder die Kraftfahrer haben nicht die Erfahrung oder die Zeit, sich damit zu beschäftigen. Die Verkehrswacht bietet daher auch sogenannte betriebliche Verkehrsteilnehmerschulungen an, bei denen für Mitarbeiter von Betrieben aktuelle Verkehrsthemen vorgestellt werden.

In den 90er-Jahren, als die finanzielle Ausstattung dies zuließ, haben noch 40 Verkehrswachten im Land ausgerüstet werden können. Damals haben Jugendverkehrsschulen auch flächendeckend im Land existiert. Da aber die Folgefinanzierung nicht gegeben war, hat sich die Anzahl der Jugendverkehrsschulen im Land auf nunmehr 18 reduziert.

Es ist daher zu fragen, inwiefern das, was im Verkehrssicherheitsprogramm festgeschrieben ist, dass nämlich auch die Verkehrswachten vor Ort zu unterstützen sind, auch ernst genommen wird.

Zu der Frage der Erweiterung des Führerscheins mit 17 auf die Berufskraftfahrer. Die Erlangung dieses Führerscheins ist quasi ein Teil der Ausbildung der Berufskraftfahrer. Ich denke, die Erfolge des Führerscheins mit 17, der auch im Land zunächst umstritten war, waren sehr überzeugend. Die Fahranfänger, die Führerscheinneulinge, haben das höchste Unfallrisiko. Das sehr hohe Unfallrisiko in dem ersten Jahr nach der Erlangung des Führerscheins kann durch begleitetes Fahren reduziert werden. Auf die Jugendlichen mit 17 Jahren haben die Eltern noch einen guten Einfluss. Die Jugendlichen wol-

len weiterhin fahren und richten sich daher auch nach dem, was ihnen die Begleitung sagt.

Der Versuch, das begleitete Fahren ab 17 Jahren auch für die Berufskraftfahrer einzuführen, ist durchaus positiv zu werten. Dies muss aber wissenschaftlich begleitet und untersucht werden.

**Abg. Doreen Hildebrandt (DIE LINKE):** Wie viele hauptamtliche Mitarbeiter sind für die Verkehrswacht in Sachsen-Anhalt tätig?

**Ein Mitarbeiter der Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt e. V.:** Lediglich in der Landesverkehrswacht sind hauptamtlich angestellte Mitarbeiter beschäftigt. Dies sind derzeit acht Personen. Alle weiteren Aufgaben werden von ehrenamtlich Tätigen freiwillig wahrgenommen.

**Abg. Doreen Hildebrandt (DIE LINKE):** Demnach werden die acht hauptamtlichen Mitarbeiter der Landesverkehrswacht für ganz Sachsen-Anhalt eingesetzt und in den örtlichen Verkehrswachten werden die Aufgaben von Ehrenamtlichen wahrgenommen. Wie stellt sich die Altersstruktur der Ehrenamtlichen dar?

**Der Vizepräsident des Gesamtvorstandes der Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt e. V.:** Damit sprechen Sie das nächste Problem an. Die Ehrenamtlichen sind zum größten Teil älter als 60 Jahre. In der Landesverkehrswacht haben glücklicherweise Kollegen gewonnen werden können, die auch jünger sind. Im Ehrenamt ist es oft schwierig, sich zusätzlich zu einem beruflichen Engagement noch ehrenamtlich zu engagieren.

Für die ehrenamtlichen Tätigkeiten werden oft pensionierte Polizeibeamte gewonnen, die derzeit noch mit 60 Jahren in Pension gehen. Ich bin selber ehemaliger Polizeibeamter, und seitdem ich pensioniert bin, bin ich auch in der Landesverkehrswacht tätig. Darüber hinaus sind Lehrer und Sachverständige aus dem Dekra- und TÜV-Bereich ehrenamtlich in der Verkehrswacht tätig.

Aber die Altersstruktur der Ehrenamtlichen ist grundsätzlich ein großes Problem. Damit schließt sich auch der Kreis zu meinem Anfangsstatement hinsichtlich der Anerkennung und der Wertschätzung des Ehrenamtes. Wenn nicht vermittelt werden kann, dass das Ehrenamt seitens der Gesellschaft und seitens der Politik auch wirklich gewollt ist und die geleistete Arbeit wertgeschätzt wird, dann wird es schwierig, junge Menschen hierfür zu gewinnen.

Auch die ehrenamtlich Tätigen haben über die Zeit die Erfahrung machen müssen, dass Verkehrssicherheitsarbeit irgendwo am Rande betrieben wird. Dem muss entgegengewirkt werden.

**Abg. Dr. Falko Grube (SPD):** Vielen Dank an die Vortragenden. Unsere Fraktion findet es gut, dass dieses Verkehrssicherheitskonzept verabschiedet wurde und auch dauernd fortgeschrieben wird. Eines der Themen, das hier noch nicht enthalten ist, was sicherlich daran liegt, dass sich der Bearbeitungsstand und der Beschluss auf Bundesebene ein bisschen überschneiden haben, ist die Frage von Tempo 30 km/h vor Schulen. Nach der StVO bestehen mehr Möglichkeiten als bisher, derartige Geschwindigkeitsbegrenzungen einzuführen.

Es wird zudem darüber diskutiert, auch in anderen Bereichen vorrangig die Möglichkeit zu schaffen, anders als bisher weitere Tempo-30-Zonen oder Tempo-30-Strecken auszuweisen. Würden Sie das befürworten?

Im Verkehrssicherheitskonzept ist das Thema Helmpflicht bei Radfahrern nicht angesprochen worden. Es bleibt somit lediglich bei einem entsprechenden Appell an den Radverkehr. Ich frage den ebenfalls anwesenden ADFC, ob eine Helmpflicht für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer befürwortet wird.

Eine weitere Frage zum Radverkehr. Für Landes- und Bundesstraßen wurden Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, kurz ERA, seit 2010 verbindlich festgelegt. Auch für kommunale Straßen sind hierin Empfehlungen enthalten. Gibt es einen Kommunikationsprozess mit den Kommunen hierzu? Wenn ja, wie gestaltet sich die Rückmeldung? Inwieweit wird das angenommen? Gibt es einen Erfahrungsstand? Die Antworten hierauf können auch nachgereicht werden.

Die ERA 2010 sind seit 2011 für die Landesstraßen verbindlich. Gibt es eine Angabe darüber, wie viele Radverkehrsanlagen an Landesstraßen ERA-kompatibel bzw. ERA-gemäß ausgestattet sind? Auch die Beantwortung dieser Frage kann nachgereicht werden.

**Der Vizepräsident des Gesamtvorstandes der Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt e. V.:** Die Ansichten der Landesverkehrswacht und des ADAC zu der Frage der Einrichtung von Tempo-30-Zonen innerorts unterscheiden sich sicherlich.

Zu einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h an bestimmten Einrichtungen, beispielsweise an Schulen und Altersheimen, ist auf einen Erlass des Verkehrsministeriums zu verweisen, in dem diese Thematik gegenüber den Verkehrsbehörden erläutert wird. Die Landesverkehrswacht hat stets darauf hingewiesen, dass es kontraproduktiv ist, wenn eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h beispielsweise auf einer vierspurigen Straße gilt und erwartet wird, dass dort auch nur mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h gefahren wird. Es gibt den sogenannten Sicherheitsaspekt der Einheit von Bau und Betrieb. Wenn der Bau einer Straße jenseits von dem ist, was der Betrieb, sprich die Verkehrsregelung, dort vorschreibt, dann wird das nicht akzeptiert.

Deswegen hat die Verkehrswacht gefordert, dass an den Stellen, an denen es notwendig ist aus den Gründen, die vorgeschrieben sind, eine Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkung erfolgen sollte. Diese Überwachung sollte auch angekündigt werden. Denn dabei geht es nicht darum, Einnahmen zu generieren, sondern es geht darum, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auch eingehalten wird. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf einer vierspurigen Straße kann nur dann durchgesetzt werden, wenn eine massive Überwachung angekündigt wird. Erfolgt eine solche Ankündigung nicht, wird eine subjektive Sicherheit erzeugt. Die Menschen, die dort geschützt werden sollen, glauben, sie seien geschützt; die Erfahrung ist aber leider eine andere.

Die Landesverkehrswacht propagiert aus Präventionsgründen natürlich, dass der Helm beim Radfahren genutzt wird. Ein kleines Geständnis meinerseits: Wenn ich mit meinem Enkel unterwegs bin, habe ich einen Helm auf, wenn ich mit dem Fahrrad fahre. Wenn ich allein fahre, vor allem im Sommer, dann ist das für mich unangenehm. Das ist aber eine persönliche Meinung.

Die Verkehrswacht plädiert natürlich dafür, dass alles dafür getan wird, dass möglichst viele Helme benutzt werden. Allerdings wurden in anderen Ländern die Erfahrungen gemacht, dass mit der Einführung einer Helmpflicht für Radfahrer die Radbenutzung zurückgegangen ist. Wenn die Radbenutzung gefördert werden soll, könnte eine Radhelmpflicht also kontraproduktiv sein.

**Abg. Dr. Falko Grube (SPD):** Um einem Missverständnis vorzubeugen. Wir diskutieren nicht darüber, dass auf vierspurigen Straßen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eingeführt werden soll. Es gibt aber in innerörtlichen Lagen, beispielsweise in Magdeburg und in Dessau, Straßen, die nach Verkehrsrecht von den unteren Verkehrsbehörden wegen ihres baulichen Zustandes offiziell nicht als Tempo-30-Zone bzw. Tempo-30-Strecke ausgewiesen werden können. Die Menschen, die an diesen Straßen wohnen, haben zum Teil aber eine andere Wahrnehmung.

In Magdeburg sind beispielsweise rund um die Arndtstraße alle Straßen als Tempo-30-Zonen eingerichtet worden, nur die Arndtstraße nicht. Nach Mitteilung der zuständigen Straßenbaubehörde ist eine Änderung dieser Situation auch nicht möglich. Das ist nicht nachvollziehbar.

Insofern wäre es zu begrüßen, wenn ein Kriterium bzw. die Möglichkeit bestehen würde, auch vor Ort auf kommunaler Ebene zu entscheiden, und zwar unabhängig vom Kriterium Verkehrsfluss, auch für solche Bereiche eine Tempo-30-Strecke auszuweisen.

**Der Vizepräsident des Gesamtvorstandes der Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt e. V.:** Ich habe mich bezogen auf die Möglichkeit, streckenbezogene Geschwin-

digkeitsbeschränkungen vor schutzwürdigen Einrichtungen festzulegen. Aber Ihre Frage, Herr Dr. Grube, ging darüber hinaus. Es gibt in diesem Zusammenhang den Vorschlag, in Ortschaften generell eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h einzuführen und nur auf den ausgewiesenen Hauptverkehrsstraßen Tempo 50 km/h zuzulassen. Die Landesverkehrswacht hat sich dafür ausgesprochen, ein solches Vorhaben zumindest einmal in einem Pilotprojekt zu testen und dabei der Frage nachzugehen, inwieweit das für die Verkehrssicherheit positiv sein könnte.

**Die Leiterin der Abteilung Verkehr des ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e. V.:** Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h unterstützt der ADAC sehr massiv. Dazu gibt es eine gute Gesetzesgrundlage; das kann man machen, und zwar nicht an Schulstandorten, sondern an allen sensiblen Bereichen. Somit ergibt sich ein großes Spektrum, Straßenabschnitte mit Tempo 30 km/h zu beschildern und dies auch zu kontrollieren.

Viel wichtiger ist es jedoch, die Situation vor den Schulen insgesamt zu betrachten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h allein hilft nicht. Auch muss die Situation beleuchtet werden, wie die Kinder, die zur Schule gebracht werden, aus den Autos aussteigen usw. Auch an dieser Stelle muss im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms diskutiert werden. Das Thema Elterntaxi sollte gerade in den politischen Gremien immer wieder in den Vordergrund gerückt werden. Das ist nicht leicht. Der ADAC und auch die Verkehrswachten initiieren hierzu immer wieder Pilotprojekte. Aber die Rahmenbedingungen machen es nicht immer leicht, dies auch umzusetzen. Eine massive Öffentlichkeitsarbeit ist an dieser Stelle vonnöten. Netzwerke und ein Miteinander sind erforderlich, um die Verkehrsteilnehmer dazu zu bewegen, sich miteinander im Verkehr zu bewegen; dabei sollte nicht jeder auf sein Recht pochen.

Der ADAC ist grundsätzlich nicht dafür, eine Geschwindigkeit von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen und nur in Ausnahmefällen von 50 km/h anzuordnen. Es gibt bereits heute Tempo-30-Zonen, die auch als besonders empfindliche Bereiche empfunden werden; das sind die sogenannten Wohngebiete und diese werden auch entsprechend beschildert. Unser Petition ist es, dies auch flächendeckend in den Wohngebieten umzusetzen.

Bei den Hauptverkehrsstraßen plädiert der ADAC dafür, eine Einzelfallprüfung vorzunehmen. Es kann durchaus auch Strecken geben, bei denen es sinnvoll ist, eine Geschwindigkeit von 30 km/h anzuordnen. Aus unserer Sicht ist das aber nur dann wirksam, wenn dies auch begreifbar ist. Die Straße muss dies auch von der Optik und von der Gestaltung hergeben, sodass von den Kraftfahrern auch begriffen wird, dass hier eine besondere Situation gegeben ist, die auch ein entsprechendes Verhalten verlangt.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Tempo-30-Strecken auch aus Umweltgründen, wie Lärmschutz und Abgasreduzierung, einzurichten. Hierzu finden derzeit Feldversu-

che in unterschiedlichen Bundesländern statt. Die Ergebnisse dieser Versuche sind abzuwarten. Die ersten Untersuchungen haben zum Teil auch negative Ergebnisse gezeigt, bestimmte Abgaswerte konnten durch eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht gesenkt werden. Die Planungsmöglichkeiten in diesem Bereich sind vielfältig; sie müssen nur ausgeschöpft werden.

**Vorsitzender Andreas Mrosek:** Wenn ich den Vizepräsidenten des Gesamtvorstandes der Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt e. V richtig verstanden habe, benötigt die Landesverkehrswacht zusätzliche Mittel in Höhe von 365 000 €, um optimal arbeiten zu können.

**Der Vizepräsident des Gesamtvorstandes der Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt e. V:** Man kann nie genug bekommen. Wir haben das berechnet anhand der vorhandenen stationären und mobilen Jugendverkehrsschulen; die Berechnung kann auch nachgereicht werden. Es wurden die Betriebskosten ermittelt, die für die Unterhaltung der Jugendverkehrsschulen anfallen. Wenn diese flächendeckend im Land tätig sein sollen, fallen Kosten in der genannten Höhe an.

**Abg. Doreen Hildebrandt (DIE LINKE):** Wenn die anderen Ausschussmitglieder einverstanden sind, kann auch eine Stellungnahme des ebenfalls anwesenden ADFC entgegengenommen werden.

**Der stellvertretende Vorsitzende des Vorstands des ADFC Sachsen-Anhalt e. V.:** Der ADFC hat ebenfalls an der Erstellung des Verkehrssicherheitsprogramms mitgewirkt. Der ADFC begrüßt es, dass das Verkehrssicherheitsprogramm aufgelegt wurde und dass man in diesem Bereich weiter vorangeht. Aus unserer Sicht gibt es noch ein paar Punkte in dem Verkehrsprogramm, die man deutlich besser machen kann, gerade was den Radverkehr betrifft und auch in Bezug darauf, was einerseits in dem Papier steht und was andererseits im Land passiert. Herr Grube hat bereits die Umsetzung der ERA 2010 bei Neubauten angesprochen. Nach unserer Erfahrung erfolgt diese Umsetzung nicht bzw. nur zu einem Mindestmaß und nicht im Regellaß. Das ist äußerst schwierig zu beurteilen.

Wenn es um die Sicherheit von Radfahrern im Straßenverkehr geht, werden, so auch im Verkehrssicherheitsprogramm, bestimmte Aspekte diskutiert, beispielsweise das Thema des toten Winkels. Das sehen wir kritisch. Denn es gibt keinen toten Winkel.

In einem interessanten Video der Hamburger Polizei zu diesem Thema wird gezeigt, dass bei richtiger Einstellung der Seitenspiegel, die seit dem Jahr 2000 Vorschrift an allen Lkw sind, kein toter Winkel mehr entstehen kann. Es scheint aber, dass die Nutzer der Fahrzeuge mit dem Benutzen dieser Spiegel überfordert sind. Insofern ist zu

fragen, an welcher Stelle Aufklärungsarbeit zu leisten ist und wie dafür gesorgt werden kann, dass die Spiegel entsprechend eingestellt werden.

Auch das Thema Fahrradhelm wurde angesprochen. Es hat manchmal den Anschein, als ob man glaubt, dass der Helm das Problem löst. Wenn der Helm das Problem lösen würde, muss man sich die Frage stellen, wie es sein kann, dass in den Ländern, in denen deutlich mehr Rad gefahren wird als in Deutschland, die Helmtragequote geringer, das Sicherheitsniveau aber weitaus höher ist.

In den Niederlanden oder in Kopenhagen tragen die Radfahrer seltener einen Helm als in Deutschland, die Infrastruktur in diesen Ländern ist aber den Bedürfnissen der Radfahrer stärker angepasst. An dieser Stelle spielt die Umsetzung der ERA 2010 eine Rolle; eine vernünftige Infrastruktur muss geschaffen werden. Auf der einen Seite wird der Sicherheitsaspekt betont. Wenn es aber andererseits um die Planung von Infrastruktur geht, ist stets der Durchsatz entscheidend, also die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur. Leistungsfähigkeit bezieht sich in diesem Fall auf den motorisierten Individualverkehr und nicht auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer. Hieran werden die Planungen ausgerichtet und nicht daran, dass alle Verkehrsteilnehmer sicher die Straßen überqueren können. Das ist aber ein wichtiger Aspekt.

Ich kann unterstützen, was die Vertreter der Landesverkehrswacht und des ADAC ausgeführt haben, dass mehr Möglichkeiten im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit bestehen sollten. Eine verstärkte Aufklärung über das Miteinander im Verkehr sollte erfolgen. Dabei sollte das Augenmerk nicht nur auf Fahranfänger gelegt werden, sondern auch auf jüngere Menschen, wie Schüler. An dieser Stelle gibt es große Probleme. Der ADFC erhält ständig Anfragen von Schulen, die leider nicht erfüllt werden können, da auch der ADFC lediglich mit ehrenamtlich Tätigen arbeitet. Die Polizei zieht sich zunehmend aus der Präventionsarbeit zurück. Die Verkehrswachten sollen diese Aufgabe verstärkt übernehmen, was aber aufgrund mangelnden Personals auch nicht möglich ist.

Weiterhin sollten auch Verkehrsteilnehmer mittleren Alters in den Blick genommen werden. Sie haben vor 20 Jahren den Führerschein erworben und kennen die aktuell geltenden Regeln im Straßenverkehr, vor allem im Umgang mit Radfahrern, auch nicht umfassend. Auch in diesem Bereich muss die Öffentlichkeitsarbeit verbessert werden.

**Abg. Frank Scheurell (CDU):** Zur Stellungnahme des ADFC. Die Aussage, dass Infrastruktur nur für die motorisierten Verkehrsteilnehmer geplant werde, ist nicht zutreffend.

Es werden an vielen Stellen Fahrradwege geplant. Nicht jeder Fahrradweg im Land weist die Klasse 4 auf, ist also nicht mehr zu nutzen.

An dieser Stelle ist auch die Einstellung vieler Fahrradfahrer in den Blick zu nehmen. Grundsätzlich gilt das Prinzip, dass die Straße allen Verkehrsteilnehmern gehört. Eine rote Ampel kennen viele Fahrradfahrer allerdings nicht. Obwohl Fahrradwege mit viel Geld und viel Mühe instand gesetzt werden, bewegen sich Radfahrer gerade auch in der dunklen Jahreszeit ohne Licht und ohne Rückstrahler auf dicht befahrenen Straßen und fahren Slalom um parkende Autos herum. Ein solches Verhalten ist nicht nachvollziehbar.

Leider erreicht der ADFC Sachsen-Anhalt auch nicht die Masse an Radfahrern. Der ADFC ist ein Lobbyverband, wie viele andere auch. Auch vor diesem Hintergrund ist die Aussage des ADFC, dass die Infrastruktur lediglich für die motorisierten Verkehrsteilnehmer geplant werde, nicht zutreffend. Motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen darauf Rücksicht nehmen, dass es viele Verkehrsteilnehmer gibt. In diesem Zusammenhang ist auf § 1 der Straßenverkehrsordnung abzustellen. Wenn sich alle im Straßenverkehr ein Stück weit an diese Regeln halten würden, dann haben alle ein Recht, sich im Straßenverkehr zu bewegen.

**Abg. Dr. Falko Grube (SPD):** An Landesstraßen, an denen besser Platz generiert werden kann als im innerstädtischen Bereich, ist es sicherlich einfacher, die ERA 2010 umzusetzen; hier sind die Mindestbreiten realisierbar. Im innerstädtischen Bereich stellt sich in diesem Zusammenhang stets eine Abwägungsfrage: Wofür wird der begrenzt zur Verfügung stehende Platz genutzt? Dabei werden die ERA nicht immer eingehalten. In diesen Fällen ist auch immer ein Einzelfallaushandlungsprozess zu führen. In den letzten Jahren hat sich die Situation in diesem Bereich verbessert, dennoch werden die ERA nicht zu 100 % eingehalten. Auch wenn dies versucht werde, gelingt es nicht immer.

**Abg. Hardy Peter Güssau (CDU):** Ich habe eine konkrete Nachfrage an den ADAC. Am Anfang Ihres Statements sagten Sie, Sie seien über die Zusammenarbeit in dem Gremium zur Erstellung des Verkehrssicherheitsprogramms erfreut gewesen und wollten diese institutionell fortsetzen. Welche konkreten Vorstellungen bestehen in diesem Zusammenhang?

**Die Leiterin der Abteilung Verkehr des ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e. V.:** Das Verkehrssicherheitsprogramm muss leben. Damit es lebt, bedarf es eines ständigen Austausches. Der ADAC plädiert für einen ständigen und regelmäßigen Austausch in diesem Bereich. Dabei sollte darüber beraten werden, welche neuen Programme von den verschiedenen Institutionen, beispielsweise von der Verkehrswacht und auch vom ADAC, aufgelegt werden. Denn die wenigsten wissen, wie viel die Vereine in diesem Bereich bieten können.



Hierfür ist aber auch Unterstützung vonnöten und auch ein Gremium, in dem über die vorhandenen Ressourcen beraten werden kann und Synergien entstehen können. Aus unserer Sicht ist es ganz wichtig, dass hierbei auch die Ministerien beteiligt werden, die den Handlungsbedarf benennen. In der Zusammenarbeit kann dann erörtert werden, welche Maßnahmen und Projekte kurz-, mittel- oder langfristig umgesetzt werden können.

**Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV):** Ich darf damit einleiten, dass ich Herrn Minister Webel heute zu vertreten habe, da er an der Verkehrsministerkonferenz teilnimmt. Der Minister ist seit langer Zeit sehr engagiert bei dem Thema Verkehrssicherheitsarbeit, und zwar nicht erst in seiner Funktion als Minister, sondern auch in seiner Vorgängerposition. Minister Webel ist deswegen auch Träger der höchsten Auszeichnung der Verkehrswacht, nämlich der goldenen Ehrennadel. In der Kontinuität seines Engagements steht auch das Verkehrssicherheitsprogramm. Dieses Verkehrssicherheitsprogramm hat die Landesregierung am 22. August 2017 verabschiedet. Es ist dem Landtag zugeleitet worden.

Die Landesregierung hat am 22. August 2017 das vom MLV vorgelegte Verkehrssicherheitsprogramm für das Land Sachsen-Anhalt 2021 beschlossen. Es wurde dem Landtag zugeleitet und liegt Ihnen nunmehr als Drs. 7/1827 vor.

Bevor ich auf einige Einzelheiten dieses Verkehrssicherheitsprogramms 2021 eingehe, darf ich die Gelegenheit nutzen, mich bei allen Mitgliedern und bei den Arbeitsgruppen des Beirates für Verkehrssicherheitsarbeit für die geleistete Arbeit ganz herzlich zu bedanken, vor allem bei denjenigen, die die Arbeit in dem Verkehrssicherheitsbeirat geleistet haben, stellvertretend die anwesenden Verbände, wie die Landesverkehrswacht, und die beteiligten Ministerien, die in einem intensiven und konstruktiven Zusammenwirken dieses ressortübergreifende Programm möglich gemacht haben.

Wenn wir uns zunächst in einer etwas längeren Rückschau nüchtern Zahlen anschauen, so können wir feststellen, dass die Verkehrssicherheitsarbeit der letzten Jahrzehnte eine Erfolgsgeschichte ist. 1970, als die Zahl der Verkehrstoten der Bundesrepublik den Höhepunkt erreicht hatte, waren bei einem Bestand von 20,8 Millionen motorisierten Fahrzeugen 21 332 Verkehrstote zu beklagen. Im Jahr 2016 gab es bundesweit noch 3 314 im Straßenverkehr tödlich Verunglückte zu beklagen. Das ist ein historischer Tiefstand, und das, obwohl sich die Zahl der Fahrzeuge in der gleichen Zeit mehr als verdoppelt hat. Auch in Sachsen-Anhalt ist die Entwicklung erfreulich verlaufen. Dort war nach der deutschen Einheit die Höchstzahl an tödlich Verunglückten zu verzeichnen gewesen. Seitdem ist ein kontinuierlicher Rückgang auf 133 Getötete im Jahr 2016 auszumachen. Es ist selbstverständlich, dass jeder Getötete und jeder Verunfallte ein Unfallopfer zu viel ist. Denn hinter jedem Unfall steht das persönliche Leid der Familie, der Freunde, der Bekannten, die auch oft noch Jahre unter den Unfallfolgen zu leiden haben.

Daher - das ist auch der Kern des Verkehrssicherheitsprogramms - dürfen wir auch in den Bemühungen nicht nachlassen, unsere Straßen und auch unsere Radwege noch sicherer zu machen. Deswegen setzt dieses ressortübergreifende Verkehrssicherheitsprogramm auch an mehreren Stellen an.

An erster Stelle und im Mittelpunkt steht für uns der Mensch selbst. Wir wollen unser Hauptaugenmerk vor allem auf die besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmer richten und insbesondere diejenigen bremsen, von denen die stärksten Gefährdungen ausgehen. Im Bereich der Infrastruktur wollen wir im Bestand gezielt die Gefahrenstellen entschärfen, die bei Planungen neuer Verkehrseinrichtungen mithilfe von Verkehrssicherheitsaudits Fragen der Verkehrssicherheit in den Fokus nehmen und durch intelligente Verkehrssysteme für einen besseren Verkehrsfluss sorgen. Im Bereich der Fahrzeuge wollen wir die Sicherheit vor allem dadurch unterstützen, dass wir die Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen erhöhen.

Kernziel der Verkehrssicherheitsarbeit ist die kontinuierliche Senkung der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr. Hier ist unser Leitgedanke: Jeder Verkehrstote ist einer zu viel. Unser Fernziel ist die sogenannte Vision Zero. Das heißt, wir wollen die Straßen und die Verkehrsmittel so sicher gestalten, dass es gar keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr gibt. Die Prämisse lautet: Keiner kommt um, alle kommen an. Das System Straßenverkehr soll langfristig noch stärker an den Menschen angepasst werden.

Die Landesregierung greift hierbei die europäischen Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011 bis 2020 auf und setzt sich das anspruchsvolle Ziel - so ist es auch im Verkehrssicherheitsprogramm festgeschrieben -, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 um 40 % und die Zahl der Schwerverletzten bis 2020 um 20 % gegenüber den Zahlen des Jahres 2010 zu reduzieren. Zur Erreichung dieser Ziele sieht das umfassende Verkehrssicherheitsprogramm 2021 zielgruppenspezifische Programme und Maßnahmen vor, die in den drei zentralen Handlungsfeldern beschrieben werden.

Im Handlungsfeld Mensch stehen Maßnahmen im Mittelpunkt, die sich an das Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer selbst richten. Diese Maßnahmen orientieren sich sowohl am Alter der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer als auch an der Art der Verkehrsteilnahme.

Sie finden Ausführungen hierzu insbesondere auf den Seiten 14 bis 36 des Programms. Dort geht es um Mobilitäts- und Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche, um die Ausbildung von Schülerinnen und Schüler als ehrenamtliche Schulweghelfer sowie um die Radfahrausbildung der stationären und mobilen Jugendverkehrsschulen, ferner um Programme für Fahranfängerinnen und Fahranfänger bzw. junge Fahrerinnen und Fahrer und für Seniorinnen und Senioren.

Darüber hinaus werden zielgruppenspezifische Maßnahmen für Radfahrerinnen und Radfahrer, für Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer sowie für Menschen mit Behinderung dargestellt.

Im Themenbereich Alkohol, Drogen und Medikamente im Straßenverkehr soll das nach dem Magdeburger Vorbild in neun Mitgliedstaaten der EU und in neun Bundesländern angebotene Peer-Education-Projekt an Fahrschulen in Sachsen-Anhalt weiter ausgebaut werden. Frau Lüddemann hat auf dieses Projekt bereits hingewiesen. Dabei klären Gleichaltrige, sogenannte Peers, die Fahrschülerinnen und Fahrschüler über die Risiken von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr auf. Zielgruppe sind die in der Unfallstatistik überproportional stark vertretenen 18- bis 24-Jährigen. Das Projekt erfährt eine sehr hohe Akzeptanz, da junge Menschen auf Augenhöhe und ohne den erhobenen Zeigefinger das Thema selbstkritisch reflektieren können. Mit dieser Methode wurde nachgewiesenermaßen erreicht, dass geschulte Jugendliche zu einer weniger riskanten Fahrweise übergehen.

Die Landesregierung wird darüber hinaus alles daran setzen, für nicht mehr fahrtüchtige Seniorinnen und Senioren sowie in der Mobilität eingeschränkte Personen, insbesondere im ländlichen Raum, eine attraktive Mobilitätsalternative im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs anzubieten.

Bevor ich auf das zweite Handlungsfeld Infrastruktur eingehe, darf ich kurz etwas zur finanziellen Förderung der Verkehrssicherheit in Sachsen-Anhalt ausführen. Auch das war bereits Thema im Vortrag der Verbände gewesen. Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr unterstützt die von der Landesverkehrswacht und ihren Untergliederungen durchgeführten Projekte durch Zuwendungen aus dem Landeshaushalt. Ich freue mich, dass nach der Aufhebung der Haushaltssperre die vom Landtag beschlossenen Haushaltsmittel nunmehr in Höhe von 550 000 € jeweils in den Jahren 2017 und 2018 für Projekte der Verkehrssicherheitsarbeit zur Verfügung stehen. Das entspricht einem Aufwuchs der Mittel von 100 000 € pro Jahr. Bislang standen 450 000 € zur Verfügung. Ich meine, das ist ein Mittelaufwuchs von über 20 %; das ist überdurchschnittlich für den Landeshaushalt. Ich bin den Abgeordneten dafür dankbar, dass sie dem Vorschlag der Landesregierung gefolgt sind und wir damit der Landesverkehrswacht entsprechend Mittel zur Verfügung stellen konnten.

Ich will auch darauf hinweisen, dass die Kommunen über das FAG in einer besseren finanziellen Situation sind, als es bislang der Fall war. Unser Appell lautet, dass die Kommunen im Rahmen dieser neuen finanziellen Möglichkeiten ebenfalls die Landesverkehrswacht in ihrer Arbeit vor Ort unterstützen.

Das zweite Handlungsfeld Infrastruktur wird auf den Seiten 37 bis 46 beschrieben. Dort geht es um die Handlungsansätze für den Bestand und für die Planung neuer Verkehrseinrichtungen und um die Nutzung intelligenter Verkehrssysteme im Einzelnen.

Hervorheben möchte ich die ressortübergreifenden Aktivitäten zur Reduzierung von Wildunfällen, die im Jahr 2016 die Hauptunfallursache darstellten. Es ist beabsichtigt, auf vier besonders stark belasteten Wildunfallstrecken im Rahmen eines Pilotprojektes eine Kombination von optischen und akustischen Wildwarnern zu erproben, um Wildunfälle zu reduzieren.

Weiterhin werden wir mit einem speziellen Verkehrssicherheitscreening eine flächendeckende Ermittlung von unfallauffälligen Streckenabschnitten vornehmen. Mithilfe des Verkehrssicherheitscreenings soll bis 2021 eine internetbasierte landesweite Netzanalyse erstellt werden. Damit werden erstmals alle für die Verkehrssicherheitsarbeit relevanten Informationen, wie Unfalldaten, Verkehrsmengen und Fahrzeuggeschwindigkeiten, Straßengeometrie, Straßenzustand und Streckenfotos, einheitlich ausgewertet und die Ergebnisse zusammengefasst. Zusätzlich sollen für die Unfallschwerpunkte sogenannte Verkehrssicherheits-Steckbriefe erstellt werden, die die Einzelinformationen thematisch gegliedert zusammenfassen.

Mithilfe einer Software werden die erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen und baulichen Maßnahmen aufgezeigt. Aufgeteilt nach Landkreisen werden in den Steckbriefen die Kosten und eine Prioritätenliste aufgestellt. Damit können die begrenzten Haushaltsmittel gezielter eingesetzt und eine Verbesserung der Verkehrssicherheit bewirkt werden.

Im dritten Handlungsfeld Fahrzeugtechnik werden auf den Seiten 47 bis 53 die Handlungsansätze in den Bereichen aktive und passive Sicherheit dargestellt. Im Bereich der Fahrzeuge wollen wir die Sicherheit vor allem durch die Unterstützung einer stärkeren Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen erhöhen. Darüber hinaus werden die sich aus der künftigen Vernetzung von Fahrzeugen untereinander, Stichwort Car-to-Car, und sich mit der Verkehrsinfrastruktur, Car-to-I, ergebenden Folgen für die Infrastruktur dargestellt.

Schließlich sieht das Verkehrssicherheitsprogramm 2021 auf den Seiten 54 bis 58 einen konkreten Maßnahmenkatalog vor, in dem die zuständigen Akteure und Kooperationspartner aufgeführt sind. Auf den Seiten 59 bis 61 ist die statistische Entwicklung der Verkehrsunfälle in den Jahren 2005 bis 2016 nach Ortslage, Altersgruppen, Radfahrern und der Hauptunfallursache Fahruntüchtigkeit dargestellt.

Lassen Sie uns gemeinsam an der Umsetzung dieses Verkehrssicherheitsprogramms 2021 arbeiten. Wir haben damit eine gute Grundlage geschaffen, um die Verkehrssicherheit in Sachsen-Anhalt weiter zu verbessern. Wir werden dieses Programm evaluieren und fortschreiben. Das soll 2021 erfolgen, und zwar auch im Lichte der Bilanz der EU-Leitlinien von 2010 bis 2020 und des Verkehrssicherheitsprogramms des Bundes von 2010 bis 2020.

Verkehrssicherheitsarbeit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, die uns alle angeht, nicht nur das Verkehrsressort. Bitte helfen Sie mit, die erfolgreiche Arbeit der letzten Jahrzehnte fortzusetzen.

**Abg. Matthias Büttner (AfD):** Aus den Ausführungen ergeben sich einige Fragen. Ich habe dem Vorwort zum Verkehrssicherheitsprogramm Sachsen-Anhalt 2021 entnommen, dass die Zahl der Unfalltoten auch in Sachsen-Anhalt zurückgegangen ist, was sehr erfreulich ist. Ist diese Zahl zurückgegangen, weil sich die Prävention verbessert hat, oder weil sich die Verkehrsplanung verbessert hat? Oder ist die Anzahl an Verkehrstoten zurückgegangen aufgrund der aktuellen Lage der Technik in den Fahrzeugen, wie Airbags, Assistenzsysteme usw.? Führt die neue Technik in den Fahrzeugen dazu, dass Leben gerettet werden?

Angesichts dieser verbesserten Lage ist es in Zukunft vielleicht möglich, dass Institutionen wie die Verkehrswacht weniger arbeiten müssen und entsprechend weniger Finanzbedarf für diesen Bereich besteht. Wenn die Anzahl der Todesopfer so massiv zurückgegangen ist auch auf der Bundesebene, dann müssen solche Institutionen weniger belastet werden.

**Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV):** Sie fragten nach den Gründen der Verbesserung. Das ist ein Mix aus den von Ihnen genannten Aspekten. Natürlich sind die Straßen in einem besseren Zustand als sie es in der Vergangenheit gewesen sind. Bessere Straßen und Leiteinrichtungen tragen natürlich dazu bei, Unfälle zu vermeiden bzw. sorgen dafür, dass es, wenn es zu Unfällen kommt, noch glimpflich ausgeht. Die Fahrzeugtechnik spielt dabei auch eine wichtige Rolle. Früher gab es keinen Seitenaufprallschutz, keinen Airbag usw.; es galt nicht einmal die Gurtpflicht. Derartige Ausstattungen tragen sicherlich dazu bei, die Folgen eines Unfalls, wenn er denn passiert, abzumildern.

Zu den Unfallursachen wird sicherlich das Innenministerium etwas vortragen wollen. Ich glaube nicht, dass es in der Zukunft weniger Anstrengungen bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit bedarf. Das ist eine Daueraufgabe und es werden sich auch neue Herausforderungen stellen. Die Mittel, die die Landesregierung für die Erfüllung dieser Aufgaben auch mit Unterstützung des Landtages zur Verfügung stellt, bleiben auch in der Zukunft gut angelegtes Geld.

**Abg. Doreen Hildebrandt (DIE LINKE):** Die Unterstützung der Landesverkehrswacht durch das Land ist sinnvoll, auch wenn wir gehört haben, dass die Mittel für die Finanzierung von lediglich acht hauptamtlichen Mitarbeitern ausreichen. Ein Problem sehe ich bei den örtlichen Verkehrswachten. Es gibt zum Beispiel Kommunen, beispielsweise der Landkreis Börde, die die örtlichen Verkehrswachten finanziell unterstützen, weil sie es sich leisten können.

Da eine solche Unterstützung eine freiwillige Aufgabe der Landkreise ist, gibt es einige Landkreise, die dies nicht tun, weil sie es aus finanzieller Hinsicht auch nicht können.

Auch durch das FAG hat sich an dieser Situation nichts geändert. Das Land hat sich mit dem vorliegenden Programm klar dazu bekannt, dass in der Verkehrssicherheit viel passieren muss. Von den darin beschriebenen 61 Maßnahmen sind 28 auf die Mitarbeit der Verkehrswachten zurückzuführen; auch der Hauptpart der Umsetzung liegt bei den Verkehrswachten. Daher ist die Frage zu stellen, ob wir als Land vielleicht eine Lösung finden sollten, um die örtlichen Verkehrswachten zu unterstützen. Mir ist klar, dass wir damit ein Stück weit in die kommunale Selbstverwaltung eingreifen. Der leichteste Weg wäre es, dies als Pflichtaufgabe zu bestimmen. Eine andere Möglichkeit wäre es, der Landesverkehrswacht zu genehmigen, Mittel an die örtlichen Verkehrswachten auszureichen.

Das wären Überlegungen, die auch im Ausschuss fortgeführt werden sollten. Nur zu sagen, es sei schön, dass Verkehrssicherheitsarbeit geleistet werde und auch das Land trage etwas dazu bei, ist immer einfach. Aber was kommt danach? Wir sollten in Zukunft darüber reden, wie wir die Arbeit unterstützen können.

Ich habe aus den Stellungnahmen herausgehört, das Innenministerium ziehe sich wegen Personalmangels aus der Präventionsarbeit zurück. Beim Bildungsministerium sei es schwierig, die Schulungen für den Verkehrsunterricht zu organisieren. Welche Überlegungen gibt es in den beiden genannten Ressorts, auch etwas zu tun? Denn Verkehrssicherheitsarbeit ist, wie der Staatssekretär sagte, eine ressortübergreifende Aufgabe.

**Ein Mitarbeiter des Ministeriums für Inneres und Sport:** Dass sich die Polizei aus der Präventionsarbeit zurückzieht, kann ich seitens des Innenministeriums nicht bestätigen. Wir sind nach wie vor mit unseren Verkehrssicherheitsberatern vor Ort. Wir haben in den Bereichen der zentralen Aufgaben in den Polizeirevieren nach wie vor die Ansprechpartner auch auf lokaler Ebene. Auch auf der Behördenebene haben wir weitere Ansprechpartner für die Präventionsarbeit.

Auch die konzeptionellen Erwägungen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit wurden weiterhin erhöht. Bestimmte Projekte, die auch im Verkehrssicherheitsprogramm genannt sind, werden weiterhin vor Ort umgesetzt. Auch an den Schulen werden Projekte, wie die Puppenbühne, durchgeführt. Es wird auch weiterhin die Schulanfangsaktion geben, die vom Innenministerium begleitet wird. Auch Regionalbereichsbeamte sind vor Ort, insbesondere im Rahmen der Schulanfangsaktionen, und arbeiten sehr gut mit den Schulen auf lokaler Ebene zusammen. Eine entsprechende konzeptionelle Begleitung der Schulen auch im Bereich der Fortbildung ist gegeben. Das sind sehr ambitionierte Projekte, die auch von der Mitwirkung Einzelner leben.

Im Hinblick auf zukünftige strukturelle Veränderungen sind Verkehrssicherheitsberater bzw. das Thema Prävention als feste Größe vorgesehen. Die Verkehrssicherheitsarbeit wird weiterhin ein wichtiger Bestandteil der polizeilichen Aufgabenbewältigung sein neben der Einsatzbewältigung, der Kriminalitätsbekämpfung und vieler weiterer Themen der Polizeiarbeit.

**Ein Mitarbeiter des Ministeriums für Bildung:** Ich kann mich dem Kollegen des Innenministeriums anschließen. Auch das Bildungsministerium zieht sich nicht zurück, sondern fördert ebenfalls Aktivitäten der Partner, wie der Verkehrswacht, des ADFC und des ADAC usw. Auch mit der Polizei erfolgt eine Zusammenarbeit in diesem Bereich. Das Bildungsministerium unterstützt die Verkehrswacht mit Mitteln in Höhe von 20 000 € jährlich.

Das Verkehrssicherheitstraining bzw. die Verkehrsmobilitätserziehung wurde durch das MB per Erlass geregelt. Hierbei handelt es sich um eine Pflichtaufgabe für die Schulen, auch wenn seitens des Bildungsministers gern die selbstständige Schule propagiert wird. Auch wenn sich die Schulen in der Verkehrsmobilitätserziehung eigene Schwerpunkte setzen, ist dies von der 1. bis zur 12. Klasse für alle Schulformen verbindlich. Es gibt Projekte, die gemeinsam mit den genannten Partnern umgesetzt werden. Dies ist auch vertraglich geregelt.

Die Anregungen der Landesverkehrswacht werden dem Landesinstitut für Schulqualität und Lehrerbildung vorgestellt. Aber auch dort bestehen gewisse Prioritätensetzungen. So müssten dort Seiteneinsteiger qualifiziert werden usw. Jeder weiß, dass der Lehrermangel auch das Land Sachsen-Anhalt erfasst hat. Mit den anwesenden Verbänden wurde vereinbart, Gespräche zu führen und neue Maßnahmen abzustimmen.

**Vorsitzender Andreas Mrosek:** Die Anzahl der Verkehrstoten ist drastisch zurückgegangen. Viele Verkehrsunfälle sind auch auf technische Mängel zurückzuführen und nicht auf menschliches Versagen. Gibt es Statistiken, aus denen hervorgeht, ob als Unfallursache menschliches oder technisches Versagen vorliegt? Werden die Gründe menschlichen Versagens, wie Alkoholkonsum, Sekundenschlaf usw. auch erfasst?

**Der Mitarbeiter des Ministeriums für Inneres und Sport:** Bei den Hauptunfallursachen ist zu unterscheiden zwischen der absoluten Zahl an Unfällen und Unfällen mit Schwerverletzten. Bezogen auf die absolute Zahl ereignen sich am häufigsten Wildunfälle. Im Hinblick auf Unfälle mit Schwerverletzten, Schwerverletzten und Getöteten sind erhöhte Geschwindigkeit, zu geringer Abstand und Fehler beim Einordnen auf Autobahnen als Hauptunfallursachen anzuführen.

**Vorsitzender Andreas Mrosek:** Um Wildunfälle zu vermeiden, wurden unter anderem Duftzäune aufgestellt. Allerdings fühlt sich niemand dafür verantwortlich, die Behälter nachzufüllen.

**Ein Mitarbeiter des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft und Energie:** Es gibt aus der Vergangenheit nahezu unendliche Erfahrungen zu dem Thema Duftzäune. Diese Maßnahme war auch die erste, die zur Vermeidung von Wildunfällen flächendeckend umgesetzt wurde. Bei dieser wie auch bei anderen Maßnahmen kann zum Teil eine Wirksamkeit nachgewiesen werden, zum Teil aber auch nicht. Das Nachfüllen der Duftzäune ist eine sehr aufwendige, sehr arbeitsintensive und auch sehr geruchsbelästigende Maßnahme.

Aus der ganzen Bandbreite verschiedener Möglichkeiten, die zur Vermeidung von Wildunfällen zur Verfügung stehen, gibt es mittlerweile bessere Maßnahmen als Duftzäune. Hierüber wird laufend diskutiert. Auch auf der Bundesebene gibt es hierzu Initiativen. Projekte werden von Verbänden auch über viele Jahre im Verbund und in der Absprache mit der Jägerschaft und den örtlichen Revierinhabern durchgeführt. Aus meiner Erfahrung kann ich sagen, dass das Problem Wildunfälle in erster Linie ein sehr stark örtliches Problem ist und die Jagdausübungsberechtigten neben den Straßenverkehrsbehörden, den Jagdbehörden und den Verbänden diejenigen mit dem meisten Sachverstand sind, um dem entgegenzuwirken.

Aber es gibt leider kein Allheilmittel gegen Wildunfälle, das in jedem Fall und an jedem Ort wirken würde.

**Vorsitzender Andreas Mrosek:** Damit haben wir die Unterrichtung der Landesregierung zum Verkehrssicherheitsprogramm zur Kenntnis genommen. Wir sollten das Thema aber nicht für erledigt erklären, sondern wir könnten es fortlaufend bei Bedarf noch einmal aufrufen.

**Abg. Frank Scheurell (CDU):** Ich möchte auf die Reflexion des Vizepräsidenten des Gesamtvorstandes der Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt e. V zurückgreifen. Verkehrssicherheit ist ein uns ständig begleitender Vorgang und verdient es, immer wieder auf die Tagesordnung gehoben zu werden. Ich würde die Befassung mit der Unterrichtung für erledigt betrachten, wohl wissend, dass uns das Thema noch öfter beschäftigen wird. In jedem Tagesordnungspunkt, den wir auch in Bezug auf den Straßenbau behandeln, haben wir die Verkehrssicherheit im Blick. Ich würde mir wünschen, dass wir diesen Beratungsgegenstand für erledigt erklären; ohne Zweifel wird uns das Thema weiterhin begleiten.

**Abg. Matthias Büttner (AfD):** Wir würden uns Herrn Scheurell anschließen. Die Zahlen werden jedes Jahr vorgelegt. Man muss nicht vierteljährlich darüber beraten. Wir



sollten mit Jahresbilanzen vorangehen und darüber sprechen, wenn es soweit ist. Ich denke, dass wir die Unterrichtung für erledigt betrachten können.

**Abg. Cornelia Lüddemann (GRÜNE):** Ich möchte mich grundsätzlich den Kollegen anschließen. Der Ausschuss arbeitet anlassbezogen. Die Beschäftigung mit dem Verkehrssicherheitskonzept ganz konkret ist heute erfolgt.

Es wurden Verabredungen getroffen. Wir haben dankbar zur Kenntnis genommen, dass es weitere Verständigungen gibt. Sicherlich werden wir auch im Rahmen der Haushaltsberatungen etwas dazu zu sagen haben. Aber konkret ist der aktuelle Anlass erledigt. Dass wir uns grundsätzlich alle dem Thema verpflichtet fühlen müssen, sagen die Zahlen; das ist davon unbenommen.

**Vorsitzender Andreas Mrosek:** Prinzipiell kann ich mich meinen Vorrednern anschließen. Wir sind der Verkehrsausschuss und die Verkehrssicherheit ist für uns oberstes Gebot; wir nehmen uns der Sache auch an. Wir können das Thema für heute für erledigt erklären, aber bleiben dazu in Verbindung.

Schluss der öffentlichen Sitzung: 11:39 Uhr.