Landtag von Sachsen-Anhalt

Drucksache 7/1827
07.09.2017

Unterrichtung

Staatskanzlei und Ministerium für Kultur Magdeburg, 25. August 2017

Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Sachsen-Anhalt 2021

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

als Anlage übersende ich das

Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Sachsen-Anhalt 2021

zur Kenntnisnahme.

Federführend ist das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt.

Mit freundlichen Grüßen

Rainer Robra
Staats- und Kulturminister

Verfügung der Präsidentin des Landtages von Sachsen-Anhalt:

Die Unterrichtung des Landtages erfolgt gemäß § 54 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Landtages von Sachsen-Anhalt (GO.LT).

Nach § 40 Abs. 2 GO.LT überweise ich den o. g. Bericht zur Beratung in den Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr.

Hinweis: *Die Drucksache steht vollständig digital im Internet/Intranet zur Verfügung. Die Anlage ist in Word als Objekt beigefügt und öffnet durch Doppelklick den Acrobat Reader.*
Bei Bedarf kann Einsichtnahme in der Bibliothek des Landtages von Sachsen-Anhalt erfolgen oder die gedruckte Form abgefordert werden.

(Ausgegeben am 07.09.2017)

Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Sachsen-Anhalt 2021

SACHSEN-ANHALT
Ministerium für
Landesentwicklung
und Verkehr

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

schaut man sich die nackten Zahlen an, ist die Verkehrssicherheitsarbeit der letzten Jahrzehnte eine einzige Erfolgsgeschichte. 1970, als die Zahl der Verkehrstoten im damaligen Bundesgebiet den Höhepunkt erreichte, waren (bei einem Bestand von 20,8 Mio. motorisierten Fahrzeugen) 21.332 Opfer zu beklagen. 2016 hatten wir bundesweit mit 3.214 im Straßenverkehr tödlich Verunglückten einen historischen Tiefstand erreicht – und das, obwohl sich der Fahrzeugbestand mehr als verdoppelt hat.

In unserem Bundesland ist die Entwicklung anders, aber ebenso erfreulich verlaufen. Nachdem die Zahl der tödlich Verunglückten nach der Wiedervereinigung sprunghaft angestiegen war, konnte in den darauffolgenden Jahren ein (fast kontinuierlicher) Rückgang auf 133 Getötete im Jahr 2016 verzeichnet werden.

Jeder einzelne Unfall insbesondere mit schweren Personenschäden ist beklagenswert. Denn hinter jedem persönlichen Leid des Unfallopfers stehen Familie, Freunde und Bekannte, die gerade bei schweren Verkehrsunfällen oft jahrelang unter den Unfallfolgen zu leiden haben.

Daher dürfen wir in unseren Bemühungen nicht nachlassen, die Straßen noch sicherer zu machen. Dabei können wir an vielen Stellen ansetzen: An erster Stelle steht der Mensch. Hier wollen wir unser Hauptaugenmerk auf die besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer richten und besonders diejenigen bremsen, von denen die stärksten Gefährdungen ausgehen. Im Bereich der Infrastruktur wollen wir im Bestand gezielt Gefahrenstellen entschärfen, bei Planungen neuer Verkehrseinrichtungen mit Hilfe 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 durch die Unterstützung einer stärkeren Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen erhöhen.

Dieses Verkehrssicherheitsprogramm ist das Ergebnis eines breiten Dialogs. Neben den Ministerien haben sich Institutionen beteiligt, die sich in der Verkehrssicherheitsarbeit engagieren. Allen Beteiligten danke ich ganz herzlich.

Verkehrssicherheit ist eine Aufgabe der Politik, mehr aber noch eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, die uns alle angeht.

Bitte helfen Sie mit, die erfolgreiche Arbeit der letzten Jahrzehnte fortzusetzen.

Thomas Webel

Minister für Landesentwicklung und Verkehr
des Landes Sachsen-Anhalt

im August 2017

Inhalt

Einleitung 7

1. Handlungsprogramm 12

2. Handlungsfeld Mensch 14

2.1 Kinder und Jugendliche 14
Mobilitäts- und Verkehrserziehung 14
Schulwegpläne erstellen, aktualisieren und weiter verbessern 15
(Teil-)Projekt Schulweghelfer ausbilden 15
Kinderprogramme fortführen und verbessern 16
2.2 Fahranfängerinnen und Fahranfänger / Junge Fahrerinnen und Fahrer 18
Projekttage „Mobile Verkehrserziehung – Jugend und Verkehr“ und „Aktion junge Fahrer“ 18
Schulisches Fahrsicherheitstraining 19
Peer-Education in Fahrschulen 19
Begleitetes Fahren ab 17 20
2.3 Seniorinnen und Senioren 20
Bewährte Zielgruppenprogramme: Verkehrssicherheitstage für ältere Menschen – „Mobil bleiben, aber sicher!“ 21
Zielgruppenprogramm des DVR „Sicher mobil“ 21
Seniorenberater 22
Sicher unterwegs mit dem Rollator 22
Fahrsicherheitstraining für Seniorinnen und Senioren 22
„FahrFitnessCheck für Senioren“ 23
Für freiwillige Gesundheitschecks werben, Angebote zur verkehrsmedizinischen Beratung älterer Verkehrsteilnehmer erweitern 23
Mobilitätsalternativen erschließen 24
2.4 Radfahrerinnen und Radfahrer 24
„FahrRad...aber sicher!“ 24
Zielgruppenprogramm „Fit mit dem Fahrrad“ 25
„Radfahren – aber sicher!“ 25
Förderung des freiwilligen Tragens von Radhelmen 25
Verbesserung der Sichtbarkeit von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern 26
Fahrradaktionen 26
Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radfahren 27
2.5 Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer 27
Zielgruppenspezifische Maßnahmen 27
Verbesserung der Sichtbarkeit von Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern insbesondere durch retroreflektierende Materialien 27
2.6 Mobile Verkehrserziehung für Menschen mit Behinderung 28
2.7 Alkohol, Drogen und Medikamente im Straßenverkehr 28
Konzept Peer-Education in Fahrschulen 28
Umsetzung neuer Erkenntnisse zu Drogen im Straßenverkehr 29
Verbesserung des Systems der medizinisch-psychologischen Begutachtung der Fahreignung und der Maßnahmen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung 29
Verstärkung der Beratungspflicht bei der Einnahme von Medikamenten 30
2.8 Müdigkeit im Straßenverkehr 30

2.9 Ablenkung 31
2.10 Regelakzeptanz, verstärkte Verkehrsüberwachung durch Polizei und Kommunen 32
Für Regelakzeptanz werben 33
Rücksichtnahme von und gegenüber Radfahrern verbessern 33
Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Verkehrsüberwachung, Section Control 34
Sanktionshöhe bei Gurtverstößen 34
2.11 Mobilitätsalternativen erschließen – Stärkung des ÖPNV 35
2.12 Medienarbeit 35

3. Handlungsfeld Infrastruktur 37
Technische Regelwerke 37
Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement 37
3.1 Landstraßen 38
Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) 39
Wildunfälle – Hauptunfallursache Nr. 1 im Jahr 2016 39
Mit ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen und zusätzlichen Überholfahrstreifen Überholunfälle vermeiden 40
Unfälle mit Aufprall auf ein Hindernis neben der Fahrbahn vermeiden 40
Verkehrssicherheit an Knotenpunkten erhöhen 41
Verkehrssicherheitsscreening einführen 41
3.2 Sicherheit an Baustellen erhöhen – Arbeits- und Baustellenmanagement 42
3.3 Neue Technologien – Umsetzung der IVS-Richtlinie in nationales Recht 42
3.4 Radverkehr 43
3.5 Fußgängerverkehr 45
3.6 Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken erhöhen 45

4. Handlungsfeld Fahrzeugtechnik 47
4.1 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge – Aktive Sicherheit 47
Erhöhung der Marktdurchdringung von Fahrerassistenzsystemen 47
Verstärkte Einbeziehung von Fahrerassistenzsystemen in die Sicherheitsbewertung von Neufahrzeugen (Euro NCAP) 48
Aufbau eines automatisierten Notrufsystems (eCall) 49
Vernetzung von Fahrzeugen untereinander und mit der Verkehrsinfrastruktur 49
4.2 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge – Passive Sicherheit 49
Übernahme der Prüfvorschriften zum Fußgängerschutz auf SUV (Sports Utility Vehicles) und Fahrzeuge mit kurzem Vorderwagen (Transporter) 50
Rettungskarten 50
4.3 Elektro- und Hybridfahrzeuge 51
4.4 Motorräder, Fahrräder und andere Zweiräder 51
Serienmäßige Ausstattung aller Motorräder mit automatischen Blockierverhinderern (ABV, ABS) 51
Elektrisch unterstützte Fahrräder (Pedelecs) 51
4.5 Lkw 52
Schutz (wie Unterfahrschutz) an Lkw 52
Abbiegeassistenz für (schwere) Lkw 53

Maßnahmenkatalog 54

Entwicklung der Verkehrsunfälle nach Ortslage 2005 – 2016 59
Entwicklung der Verkehrsunfälle nach Altersgruppen 2005 - 2016 60
Entwicklung der Verkehrsunfälle Radfahrer 2005 – 2016.....61
Entwicklung der Verkehrsunfälle Hautunfallursache Fahruntüchtigkeit 61

Einleitung

Unfälle im Straßenverkehr sind meist mit schwerwiegenden sozialen Folgen und erheblichen wirtschaftlichen Verlusten verbunden. Dies schlägt sich auf individueller Ebene in dem Leid der Opfer und deren Angehörigen und Freunden nieder. Auf volkswirtschaftlicher Ebene entstehen oft erhebliche Belastungen im Gesundheitswesen und auf betrieblicher Ebene sind wirtschaftliche Verluste zu beklagen, weil Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausfallen, Produktionsausfälle die Folge sind und dadurch das Betriebsergebnis geschmälert wird.

Trotz der Erfolge in den vergangenen Jahren darf in den Aktivitäten zur Veränderung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht nachgelassen werden.

Das Handeln der Landesregierung folgt dem nachstehenden Leitbild:

Stellenwert der Verkehrssicherheitsarbeit innerhalb der Verkehrspolitik

Die Landesregierung verfolgt mit ihrer Verkehrspolitik das Ziel, die Mobilitätsbedürfnisse ihrer Bürgerinnen und Bürger möglichst umfassend zu befriedigen. Denn Mobilität ist eine elementare Voraussetzung für Wohlstand, Wachstum und Beschäftigung. Dabei soll eine möglichst sichere Teilnahme am Verkehr ermöglicht und der Verkehr zugleich so ausgestaltet werden, dass er die Umwelt und das Klima so gering wie möglich belastet. Verkehrssicherheitsarbeit zählt damit als Querschnittsaufgabe zu den wichtigsten Maßnahmen auf dem Gebiet der Verkehrspolitik und kann nur erfolgreich sein, wenn sie als gesamtgesellschaftliche Aufgabe verstanden und umgesetzt wird.

Unfallursachen und Folgen für das Verkehrssicherheitsprogramm

Menschliches Fehlverhalten ist Unfallursache Nr. 1. Deshalb liegt ein Schwerpunkt des Programms darauf, das Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Dies erfordert auf die einzelnen Altersgruppen und deren jeweiligen Entwicklungsstand zugeschnittene Maßnahmen. Hierbei zielen die Bemühungen insbesondere auf die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und auf diejenigen ab, von denen eine erhöhte Gefährdung ausgeht.

Ziele der Verkehrssicherheitsarbeit – Vision Zero

Mit diesem Programm legt die Landesregierung den Grundstein für eine lebenslange und sichere Mobilität für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Es soll eine Kultur der gegenseitigen Rücksichtnahme und des verantwortungsbewussten Umgangs miteinander gefördert werden. Vor allem die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wie Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer in allen Altersgruppen und sowie Kinder, Jugendliche und Senioren müssen besser geschützt werden. Außerdem wird der Grundstein für eine bedarfsgerechte Infrastruktur und eine umweltverträgliche und nachhaltige Mobilität gelegt.

Dabei soll insbesondere den Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, eine sichere und möglichst hindernisfreie Teilnahme am Verkehr ermöglicht werden.

Das menschliche Leben steht im Mittelpunkt aller Überlegungen der Verkehrssicherheit, denn das Leben ist „einmalig".

Kernziel einer erfolgreichen Verkehrssicherheitsarbeit ist die kontinuierliche Senkung der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr. Dabei folgt die Landesregierung dem Leitgedanken, dass jeder Verkehrstote einer zu viel ist und damit der Vision Zero, also dem Ziel, Straßen und Verkehrsmittel so sicher zu gestalten, dass keine Toten und Schwerverletzten mehr auftreten.

Grundgedanke der Vision Zero ist, dass das Leben nicht verhandelbar ist: Kein anderes Gut kann so wichtig sein, dass es gegen das menschliche Leben aufgerechnet werden darf. Ausgehend von der Tatsache, dass sich Fehler im Straßenverkehr nicht vollständig vermeiden lassen, muss dafür gesorgt werden, dass die dadurch entstehenden Unfälle nicht zu ernsthaften Personenschäden führen. Unter der Prämisse „Keiner kommt um, alle kommen an" muss das System Straßenverkehr an den Menschen angepasst werden, nicht umgekehrt. In geteilter Verantwortung, der einzelne Verkehrsteilnehmer ist für die Einhaltung der Gesetze und Bestimmungen verantwortlich, während der Staat dafür zu sorgen hat, dass das System als Ganzes sicher ist, haben die Menschen ein Recht auf ein sicheres Verkehrssystem.

Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit - Auftrag für die Zukunft

Die bisherigen Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland und auch in Sachsen-Anhalt sind ermutigend. Sie sind zugleich Auftrag für die Zukunft. Die Landesregierung hat den festen Willen, diese Erfolgsgeschichte weiter zu führen. Sie greift die europäischen „Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020" auf und bittet alle in der Verkehrssicherheitsarbeit hauptamtlich und ehrenamtlich Tätigen, sich auch künftig mit ihrem hohen Engagement in die Verkehrssicherheitsarbeit einzubringen. Ziel ist, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 um 40 % und die Zahl der Schwerverletzten bis 2020 um 20 % jeweils gegenüber den Zahlen des Jahres 2010 zu reduzieren.

Auch in der Zukunft wird die Straße den Hauptteil des Verkehrs bewältigen müssen. Daher muss die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes gesichert und der wachsenden Verkehrsnachfrage angepasst werden. Die Verkehrssicherheitsarbeit muss auch dem zunehmenden Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung Rechnung tragen und die differenzierte Betrachtung des Unfallgeschehens dieser Altersgruppe in den Fokus nehmen. Denn es ist ein zentrales Anliegen der Landesregierung, allen Menschen eine sichere Mobilität bis ins Alter zu erhalten. Dazu zählt auch, Mobilitätsalternativen zu entwickeln und anzubieten.

Handlungsfeld Mensch: Verantwortung übernehmen – rücksichtsvoll handeln

Sichere Mobilität ist ohne einen rücksichtsvollen und verantwortungsbewussten Umgang der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer miteinander nicht möglich. Auch das beste Fahrzeug und die sicherste Straße können dem Menschen die Verantwortung nicht abnehmen. Die Landesregierung legt daher einen Schwerpunkt auf die Verbesserung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Sie folgt damit im Handlungsfeld Mensch dem Leitgedanken „Verantwortung übernehmen – rücksichtsvoll handeln".

Aufklärung

Eine sichere Teilnahme am Verkehr setzt voraus, dass die Verkehrsregeln bekannt sind und beachtet werden. Gesetzliche Regeln werden eher befolgt, wenn die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sie verstehen und wenn es einen gesellschaftlichen Konsens über bestimmte Verhaltensweisen gibt. Daher ist für die Verkehrssicherheit von ausschlaggebender Bedeutung, dass kontinuierliche Aufklärungsarbeit geleistet wird. Es muss stets für sicheres Verhalten im Straßenverkehr geworben werden, um das Thema Verkehrssicherheit präsent zu halten. Dabei müssen die zum Verständnis notwendigen Fakten vermittelt und Meinungsbildung im Sinne von verantwortlichem Handeln herbeigeführt werden.

Erziehung

Fakten-Wissen allein reicht für ein sicheres Verhalten im Verkehr nicht aus. Normbewusstsein und normgerechtes Handeln entstehen nicht allein durch Aufklärung und Verständnis, sondern vor allem durch Einübung. Deshalb sind praktische Aktionen der Verkehrserziehung so bedeutsam. Es muss für jede Generation der neu am Straßenverkehr Teilnehmenden wieder das gesamte Spektrum von Maßnahmen angeboten werden, unter dem Gesichtspunkt des lebenslangen Lernens in jedem Alter – vom Kleinkind bis zum alten Menschen. Akteure der Verkehrserziehung sind Eltern, Schulen, Betriebe, Gemeinden, Behörden, Organisationen und ehrenamtliche Helfer. Sie sind und bleiben in der Verantwortung, benötigen und verdienen Unterstützung.

Verkehrsüberwachung

Vornehmliches Ziel der Verkehrsüberwachung ist die Verbesserung der objektiven Verkehrssicherheitslage und die Stärkung der subjektiven Sicherheit im Straßenverkehr. Neben der Aufklärung und Erziehung ist es gleichermaßen erforderlich, mit zielgerichteten Verkehrsüberwachungsmaßnahmen Straftaten und Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr zu verhindern. Einem möglichst hohen Überwachungsdruck, verbunden mit einer hohen Entdeckungswahrscheinlichkeit, kommt hierbei unter Berücksichtigung von Aspekten der allgemeinen Gefahrenabwehr besondere Bedeutung zu, da hierdurch die Verkehrsteilnehmer zu verkehrsgerechtem und rücksichtsvollen Verhalten angehalten werden können.

Handlungsfeld Infrastruktur: Selbsterklärende und Fehler verzeihende Straße

Im Bereich der Infrastruktur müssen insbesondere die Anstrengungen verstärkt werden, die Verkehrssicherheit auf den Landstraßen zu erhöhen. Denn nach wie vor sind etwa 60% aller Verkehrstoten diesem Straßentyp zuzuordnen. Ziel muss die selbsterklärende Straße mit Fehler verzeihender Seitenraumgestaltung sein. Fahrerinnen und Fahrer müssen durch die Straßengestaltung erkennen können, welches Fahrverhalten und welche Geschwindigkeit von ihnen erwartet werden. Die Straße sollte ausreichend Sicherheitsreserven bieten, damit nach einem Fehler die Kontrolle über das Fahrzeug wieder erlangt und möglichst ein Unfall vermieden wird, zumindest die Unfallfolgen weniger gravierend ausfallen.

Handlungsfeld Fahrzeugtechnik: Fahrassistenz- und kooperative Fahrzeugsysteme

Fahrassistenzsysteme können der Fahrerin und dem Fahrer die Wahrnehmung ihrer oder seiner Verantwortung erheblich erleichtern. Dies setzt voraus, dass die Bedienung der Fahrerin und dem Fahrer keine Rätsel aufgibt und das Fahrzeug Fahrfehler ausgleicht. Die Landesregierung folgt daher auch im Bereich der Fahrzeugtechnik dem Leitgedanken der Selbsterklärung und Fehlerverzeihung. Das Verkehrssicherheitsprogramm berücksichtigt zudem die neuen technischen Entwicklungen in den Fahrzeugen. Die erheblichen Fortschritte in der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit haben die Verkehrssicherheit in den vergangenen Jahren wesentlich erhöht. Die Landesregierung erwartet auch in Zukunft Verkehrssicherheitsgewinne durch Fahrerassistenz- und kooperative Fahrzeugsysteme. Denn diese Systeme leisten einen erheblichen Beitrag, komplexe Verkehrssituationen leichter zu meistern. Daneben wird die freie Verfügbarkeit von sicherheitsrelevanten Verkehrsinformationen für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer die Verkehrssicherheit erhöhen.

Langfristige Aufgabe für alle

Verkehrssicherheit ist eine langfristige und dauerhafte Aufgabe, die in der Verantwortung vieler unterschiedlicher Akteure liegt. Um den komplexen Anforderungen eines modernen Verkehrssystems mit all seinen Herausforderungen gerecht zu werden, ist es geboten, die drei Handlungsfelder (Mensch, Infrastruktur und Technik) nicht isoliert voneinander zu betrachten, sondern als ein Gesamtsystem zu begreifen. Eine zielführende Verkehrssicherheitsarbeit als Teil der Verkehrspolitik kann daher nur durch das Zusammenspiel der Maßnahmen in den drei Handlungsfeldern erreicht werden.

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

Die sachlich zuständige Straßenverkehrsbehörde regelt den Verkehr aus Gründen der Sicherheit und Ordnung und kann diesen nach der Straßenverkehrsordnung beschränken oder verbieten. Die Straßenbaulastträger sind nach dem Grundsatz der Verkehrssicherungspflicht für die Verkehrssicherung auf den Straßen und damit für den Straßenzustand verantwortlich. Eine Kernaufgabe der Polizei ist es, Gefahren jeder nur möglichen Art von den Bürgerinnen und Bürgern abzuwehren. Folglich dient ein nicht unwesentlicher Anteil der polizeilichen Aufgabenwahrnehmung dem sicheren Ablauf des Straßenverkehrs. Zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle arbeiten die Straßenverkehrsbehörde, die Straßenbaubehörde und die Polizei (in den Verkehrsunfallkommissionen) eng zusammen und ermitteln, wo sich die Unfälle häufen, worauf diese zurückzuführen sind, und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um unfallbegünstigende Besonderheiten zu beseitigen.

Zudem ist die Mobilitäts- und Verkehrserziehung eine übergreifende bildungs- und erziehungspolitische Aufgabe aller Schulformen des Landes Sachsen-Anhalt mit dem Ziel, das Verkehrsrisiko für Kinder und Jugendliche als Verkehrsteilnehmende zu verringern. Zur Gewährleistung der Kontinuität bei der Umsetzung der schulischen Mobilitäts- und Verkehrserziehung wird das Ministerium für Bildung im Rahmen der vorhandenen Ressourcen für eine ausreichende Aus- und Fortbildung der Lehrkräfte sorgen.

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, Vereine und Initiativen vor Ort. Die kreisfreien Städte, Landkreise und die kreisangehörigen Städte und Gemeinden werden gebeten, Art und Umfang ihrer Unterstützung mit dem Ziel zu überprüfen, die Zuwendungen zur Erledigung dieser gesellschaftspolitisch herausragenden Aufgabe zu erhöhen. Denn ohne weitere finanzielle und materielle Unterstützung steht zu befürchten, dass insbesondere die ehrenamtliche Arbeit vor Ort nicht mehr geleistet werden kann.

1. Handlungsprogramm

Es ist der erklärte Wille der Landesregierung, die Sicherheit im Straßenverkehr weiter zu erhöhen und das Gesamtsystem des Straßenverkehrs zum Wohle aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu optimieren. Denn trotz der erfreulichen Entwicklung in den letzten beiden Jahrzehnten verunglückten in Sachsen-Anhalt im Straßenverkehr immer noch Menschen tödlich: Neben einer weiteren Verringerung der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten muss es aber auch darum gehen, die Zahl der schwerst- und schwerverletzten Unfallopfer deutlich zu senken.

Die bisherigen Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit in Sachsen-Anhalt sind zwar ermutigend, das Ziel ist aber lange noch nicht erreicht: Zwar geht die Zahl der Verkehrsunfälle (VU) langfristig betrachtet zurück, die VU mit Personenschäden sind im Vergleich der Jahre 2013 zu 2016 aber wieder angestiegen.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Trend zum Vorjahr	
								absolut	in %
Verkehrsunfälle (VU), gesamt	**83.895**	**76.374**	**76.455**	**76.085**	**73.076**	**74.376**	**75.213**	837	1,13
VU mit Personenschaden	8.174	8.395	8.223	8.083	8.246	8.213	8.162	-51	-0,62
Verunglückte Personen	**10.569**	**10.760**	**10.471**	**10.295**	**10.613**	**10.635**	**10.646**	**11**	**0,10**
Getötete	157	181	140	139	138	145	133	-12	-8,28
Schwerverletzte	2.106	2.173	2.131	2.176	2.318	2.432	2.378	-54	-2,22
Leichtverletzte	8.306	8.406	8.200	7.980	8.157	8.058	8.135	77	0,96

Positiv wirken verkehrsrechtliche Regelungen wie die Senkung der Promillegrenze bzw. das Alkoholverbot für Fahranfänger. Auch eine bessere Straßenraumgestaltung, eine intelligente Verkehrssteuerung, mehr Verkehrskontrollen, die Einrichtung von sicheren Anlagen für den Fußgänger- und Radverkehr, sowie eine verbesserte medizinische Erstversorgung haben Anteil an der rückläufigen Entwicklung der Verkehrsunfälle. Nicht zuletzt haben eine breiter angelegte und verbesserte Verkehrserziehung und -aufklärung viele Unfallopfer im Straßenverkehr verhindert.

Dieses Verkehrssicherheitsprogramm stellt die Landesregierung aus der Verantwortung heraus auf, für alle Menschen in Sachsen-Anhalt eine möglichst sichere Mobilität zu gewährleisten. Dies beinhaltet gleichermaßen die angemessene Reaktion – und das frühzeitige Eingehen – auf absehbare Herausforderungen, um negative Entwicklungen bereits in einem frühen Stadium abzuwenden.

Die Handlungsfelder definieren sich deshalb wie folgt:

Verkehrstechnische Anlagen, Verkehrsregelungen und die Fahrzeugtechnik bilden den Rahmen, innerhalb dessen der Verkehr stattfindet. Es kommt deshalb entscheidend darauf an, diese Bereiche an die Anforderungen des Verkehrsgeschehens und der Ver-

kehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer anzupassen und erforderlichenfalls lenkend einzugreifen, um eine nachhaltig sichere Mobilität zu ermöglichen. Im Zentrum der Bemühungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit steht aber der Mensch. Er ist derjenige, der im Straßenverkehr agiert, sich durch den Verkehr bewegt und diesen erst erzeugt; sei es mit Hilfe von Fahrzeugen oder zu Fuß, beruflich oder in der Freizeit oder als Fahrerin und Fahrer oder Mitfahrerin und Mitfahrer. Nach Überzeugung der Landesregierung liegen in der Verbesserung des menschlichen Verhaltens noch Potenziale zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Denn trotz moderner Technik ist allzu oft individuelles Fehlverhalten eine wesentliche Ursache für das Unfallgeschehen. Denn Hauptunfallursachen für Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden sind nach wie vor unangepasste Geschwindigkeit, die Missachtung von Vorfahrtsregeln, zu geringer Abstand und Fehlverhalten beim Überholen und Wiedereinordnen. Zudem sind signifikante Anstiege bei den Unfallursachen „Alkohol und Drogen“ (als Mischkonsum) sowie „illegale Drogen“ zu verzeichnen.

Folglich werden in den Handlungsfeldern Mensch (gegliedert nach Zielgruppen und Lebensalter), Infrastruktur und Fahrzeugtechnik Maßnahmen beschrieben, die auch künftig die Verkehrssicherheit erhöhen können.

2. Handlungsfeld Mensch

In diesem Aktionsfeld stehen Maßnahmen im Mittelpunkt, die sich an das Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer richten. Diese Maßnahmen orientieren sich sowohl am Alter der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer als auch an der Art der Verkehrsteilnahme. Dabei überschneiden sich die aufgeführten Kategorien zum Teil, so etwa bei den fußgängerspezifischen Maßnahmen, die sowohl bei den Kindern als auch bei den Seniorinnen und Senioren behandelt werden. Denn beide Gruppen sind häufiger als andere Altersgruppen als Fußgängerinnen und Fußgänger unterwegs und wegen ihrer Unerfahrenheit (Kinder) und wegen ihrer altersbedingten Einschränkungen (Seniorinnen und Senioren) besonders gefährdet.

2.1 Kinder und Jugendliche

Mobilitäts- und Verkehrserziehung

Die Landesregierung sorgt vom Kindergarten bis zum Ende der Schulzeit für ausreichend Angebote und Maßnahmen der Verkehrs- und Mobilitätserziehung. Dazu wurde bereits im Jahr 2013 ein Erlass (RdErl. des MK vom 1.6.2013-34-82112) zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung an den allgemein- und berufsbildenden Schulen des Landes Sachsen-Anhalt in Kraft gesetzt. In diesem sind ganz konkret Ziele wie z.B. die Stärkung des sicheren Verhaltens im Verkehr, der Erwerb von Sozialkompetenz und die entsprechende Anwendung im Verkehr, sowie die Vermittlung von Kenntnissen einer zukunftsfähigen und selbstständigen Mobilität festgelegt. Es sind ganz klar Themen vorgegeben, die beginnend mit der Primarstufe (und den Themenkomplexen „Sicher im Straßenverkehr - Der sichere Schulweg“, „Verkehrsregeln“) über die Sekundarstufe I (u.a. mit den Themen „Der sichere Schulweg“, „Wahrnehmen und Reagieren im Straßenverkehr“, „verkehrsgerechtes Verhalten“, „Erste-Hilfe-Maßnahmen“, „Individual- und Massenverkehr“) bis hin zur Sekundarstufe II (mit den Themen „Kraftfahrzeug und Umwelt“, „Halten und Führen von Kraftfahrzeugen“, „schulisches Fahrsicherheitstraining“ und „biologische und psychologische Einflüsse auf die Fahrtüchtigkeit“) kontinuierlich umzusetzen sind.

Die Landesregierung wird – in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Partnern – die bereits im Jahr 2000 erschienene Broschüre „Einfach besser fahren – motorisierte Jugend im Straßenverkehr“ aktualisieren. Sie steht dann wieder den allgemein- und berufsbildenden Schulen zu Verfügung, um die Verkehrserziehung durch die darin festgelegten inhaltlichen und methodischen Grundsätze zu unterstützen und zu ergänzen.

Die schulische Radfahrausbildung mit der Radfahrprüfung in der 4. Klasse hat sich bewährt. Die Landesregierung wird sicherstellen, dass die Schulen auch künftig die erforderliche Unterstützung haben werden.

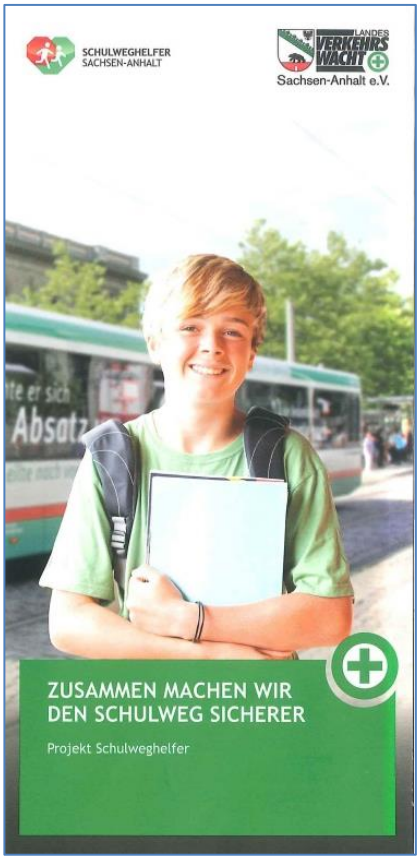
Schulwegpläne erstellen, aktualisieren und weiter verbessern

Mit der „Aktion Schulwegsicherheit in Sachsen-Anhalt“, unterteilt in die Projekte „Schulweghelfer“, „Jugendverkehrsschulen“, „Schulwegpläne“ und „Elterntaxi“, setzt die Landesregierung in Zusammenarbeit mit der Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt e.V. geeignete Maßnahmen zur Verringerung des Unfallrisikos und zur Verringerung des Konfliktpotentials in Schulbussen um.

Schulwegpläne helfen Eltern und Schülern, gemeinsam einen sicheren und „schülerfreundlichen“ Schulweg festzulegen.

Daher wirken die Straßenverkehrs- und Schulbehörden, Schulen, Polizei, Gemeinden, Unfallversicherungsträger und Eltern im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeit mit.

Die von der Bundesanstalt für Straßenwesen erstellte Broschüre „Schulwegpläne leichtgemacht – der Leitfaden“ ist kostenlos zu beziehen. Für die praktische Arbeit stehen Vorlagen, Präsentationen, Checklisten im Internet als Download zur Verfügung (http://www.bast.de /schulwegplan). Der ADAC bietet begleitende Programme und Informationsbroschüren für diese Altersgruppe an: Beginnend mit den Sicherheitswesten für alle Schulanfänger, den „Gelben Füßen“ zur Verdeutlichung des sicheren Schulweges, dem „Schulwegratgeber“ und dem Ratgeber „Elterntaxi“. Auch andere Institutionen wie die Unfallforschung der Versicherer oder der Deutsche Verkehrssicherheitsrat stellen umfangreiche und detaillierte Leitfäden zur Erstellung eines Schulwegplanes zur Verfügung.



Im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit wird die Landesregierung die Umsetzung der Teilprojekte der „Aktion Schulwegsicherheit in Sachsen-Anhalt“ landesweit unterstützen.

(Teil-)Projekt Schulweghelfer ausbilden

Das Projekt Schulweghelfer, das im Jahr 2013 ins Leben gerufen wurde, dient dazu, den Schulweg und die Busfahrten für Schülerinnen und Schülern sicherer zu machen. Dies wird erreicht, indem Schulweghelferinnen und Schulweghelfer ihre Mitschülerinnen und Mitschüler für das Thema Schulwegsicherheit sensibilisieren, den

Weg zu den Haltestellten absichern, den Weg von der Haltestelle zur Schule sichern, Fußgängerüberquerungen unterstützen, Aufsicht an den Haltestellen übernehmen, Drängeln, Stoßen und Konflikte an den Haltestellen und im Bus unterbinden und damit das Unfallrisiko auf dem Weg zur und von der Schule minimieren.

Schülerinnen und Schüler, die sich ehrenamtlich engagieren möchten, werden auf ihre Tätigkeit als Schulweghelferinnen und Schulweghelfer umfangreich vorbereitet. Koordiniert wird das Projekt von der Landesverkehrswacht.

Für eine erfolgreiche (und landesweite) Projektumsetzung in den Schulen des Landes werden ein Netzwerk an Partnern und die Mitarbeit der Landkreise benötigt. Die Landesregierung wird die Umsetzung des Projektes weiterhin finanziell unterstützen.

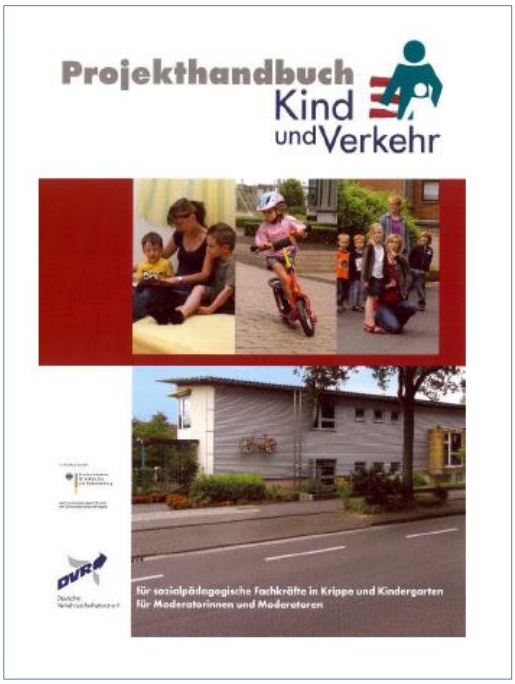
Kinderprogramme fortführen und verbessern

Beratungsgespräche in Kindergärten

Die nach DVR-Richtlinien ausgebildeten Fachmoderatoren der örtlichen Verkehrswachten Sachsen-Anhalts führen Beratungsgespräche in Kindergärten zur Unterstützung der Erzieher/innen bei der Organisation des Bundesprojektes „Kinder im Straßenverkehr“ durch. Sie helfen, die Verkehrserziehung nachhaltig in den Alltag zu integrieren, sodass Inhalte der Verkehrspädagogik spielerisch angenommen werden. Beliebt und bewährt sind die Verkehrswochen und Verkehrssicherheitstage in den Kindertageseinrichtungen. Mit dem Programm „Kinder im Straßenverkehr“ werden neue verkehrspädagogische Ansätze erläutert. Im Vordergrund stehen die Beschreibung von entwicklungsbedingten Verhaltensweisen von Vorschulkindern im Straßenverkehr und die Vorbereitung einer Verkehrserziehung, die auf die spezifischen Situationen und das Alter zugeschnitten ist.

DVR-Programm „Kind und Verkehr“ – Informationsveranstaltungen für Eltern

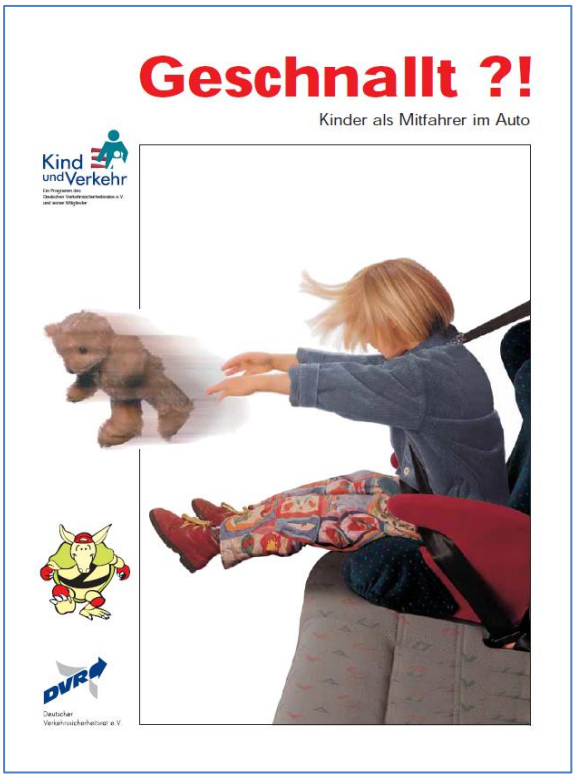
Im DVR-Programm „Kind und Verkehr“ werden in Informationsveranstaltungen in Kindergärten, Kindertagesstätten etc. Mütter und Väter von speziell ausgebildeten Moderatoren verschiedener Verbände darüber informiert, wie sie ihre Kinder gut auf den Straßenverkehr vorbereiten können. Denn es liegt überwiegend in der Hand der Eltern, als Autofahrer und als Vorbilder, Kinder im Straßenverkehr vor Schaden zu bewahren. Als Ergänzung zu den Elternveranstaltungen können die Moderatoren gemeinsam mit den Erzieherinnen und Erzieher auch Projekte zur Verkehrssicherheit direkt mit den Kindern durchführen. Weitere Informationen finden Sie in den Broschüren des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V. „Schritt für Schritt“, „Sicher unterwegs“ und „Kinder im Straßenverkehr“.



DVR-Programm „Kind und Verkehr“ – Aufklärungsmaßnahmen zur Kindersicherung in Kraftfahrzeugen

Noch immer sind viele Kinder falsch gesichert.

Wussten Sie, dass ungesicherte Kinder ein siebenmal höheres Risiko haben, im Auto schwer verletzt oder getötet zu werden als gesicherte?, dass mehr Kinder als Mitfahrer/-innen im PKW der eigenen Eltern verunglücken als kleine Fußgänger oder Radfahrer?, auch Kinder, die schon das Schulalter erreicht haben, unbedingt ein spezifisches Schutzsystem benutzen müssen? und Bedienungsfehler bei der Benutzung der Kindersitze die schützende Wirkung zunichtemachen können?



Die Landesregierung wird hier insbesondere über die Landesverkehrswacht und die Polizei verstärkt Aufklärungsarbeit leisten. Weitere Informationen zur richtigen Sicherung von Kindern im PKW enthält die Broschüre des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V. „Geschnallt?! – Kinder als Mitfahrer im Auto“.

Schulanfangsaktionen

Erstklässler gehen im wahrsten Sinne des Wortes neue Wege. Und auch beim Wechsel in eine weiterführende Schule ändern sich für viele Kinder die Schulwege. Die Verkehrswachten, die Polizei und der ADAC starten jedes Jahr zum Schuljahresbeginn die Schulanfangsaktion „Brems Dich! Schule hat begonnen“. Sie sensibilisieren die Verkehrsteilnehmer zum Beginn des neuen Schuljahres, auf die Kinder mit den Ranzen zu achten. Mit leuchtend-gelben Spannbändern in der Nähe von Schulen werden vor allem Autofahrerinnen und Autofahrer an eine vorausschauende und rücksichtsvolle Fahrweise erinnert.

Stationäre und mobile Jugendverkehrsschulen, Radfahrausbildung

Wieso brauche ich einen Helm? Wann ist mein Fahrrad ganz sicher? Wie lauten die Vorfahrtsregeln? Auf diese und viele mehr Fragen gibt es bei der Radfahrausbildung Antworten. Die mobile Jugendverkehrsschule bringt im Bus gleich alles mit, was für die Schulung der Kinder und Jugendlichen benötigt wird – sogar die Zweiräder. Bei Fahrradturnieren kann man seine Geschicklichkeit bei Parcours ausprobieren.

Die stationären Jugendverkehrsschulen bieten ortsnahe Übungsflächen. Ampelanlagen, Verkehrszeichen, Straßenkreuzungen: Hier wirkt alles real. In den Jugendverkehrsschulen üben die Kinder, die Spur zu halten, richtig abzubiegen und lernen schnell die Verkehrsschilder zu erkennen. Aber es geht auch um vorausschauendes und rücksichtsvolles

Fahren. Auf dem Programm stehen die Verkehrsregeln genauso wie das Erkennen von Gefahren. Mit den Übungen werden die Kinder auf eine selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr vorbereitet.

Die Landesregierung unterstützt die Initiativen der verschiedenen Verbände.

Angebot der Personennahverkehrsgesellschaften

Einige Personennahverkehrsgesellschaften in Sachsen-Anhalt bieten in eigener Initiative sogenannte Busschulen an. Hier werden insbesondere jüngere Schüler für Gefahren des Schulweges sensibilisiert, der mit dem Bus zurückgelegt wird. In praktischen Übungen wird über richtiges Verhalten an der Haltestelle, beim Ein- und Ausstieg sowie im Bus aufgeklärt und verschiedene Gefahrensituationen wie zum Beispiel im Falle einer Vollbremsung werden durchgespielt. Auch werden die Schülerinnen und Schüler über das richtige Verhalten in praktischen Übungen im Falle eines Unfalles informiert.

Die Landesregierung begrüßt und unterstützt diese Initiativen.

2.2 Fahranfängerinnen und Fahranfänger / Junge Fahrerinnen und Fahrer

Junge Fahrerinnen und Fahrer sind abhängig von ihren jeweiligen Denk- und Verhaltensmustern im Straßenverkehr sehr unterschiedlich stark gefährdet. Im Rahmen des BASt-Projektes „Wirkungsvolle Risikokommunikation für junge Fahrerinnen und Fahrer“ konnten sechs Lebensstilgruppen mit unterschiedlichen Risikoprofilen herausgearbeitet werden, die sich hinsichtlich der Gefährdung im Straßenverkehr sowie hinsichtlich psychologischer, demografischer und sozioökonomischer Merkmale voneinander unterscheiden („Kicksuchender Typ“, „Kulturinteressierter, kritischer Typ“, „Häuslicher Typ“, „Autozentrierter Typ“, „Action-Typ“, „Beauty-Fashion-Typ“, Holte, Hardy: Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer, Bergisch-Gladbach 2012, BASt 2012).

Damit wurde ein Beleg für den Einfluss verschiedener psychologischer Merkmale auf das berichtete Verhalten und die Unfallbeteiligung junger Fahrerinnen und Fahrer erbracht.

Die Ergebnisse liefern eine breite empirische Grundlage für die Entwicklung zielgruppenspezifischer Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die die Landesregierung bei der Ausgestaltung berücksichtigen wird. Eine verkehrssichere Vorbereitung von Fahranfängern erfordert daher eine zielgruppenspezifische Kommunikation.

Projekttage „Mobile Verkehrserziehung – Jugend und Verkehr“ und „Aktion junge Fahrer“

Schnell kann alles vorbei sein! Das landesweit umgesetzte DVW-Zielgruppenprogramm “Aktion junge Fahrer” und das Landesprojekt „Mobile Verkehrserziehung – Jugend und Verkehr“ der Landesverkehrswacht vermittelt Jugendlichen und jungen Erwachsenen in spannender Weise ernste Inhalte. Dazu bedienen sich die Verkehrswachten zum Teil spektakulärer Mittel und der Methode des erlebnisorientierten Lernens.

Der Abwurf eines Pkw aus 10 Meter Höhe simuliert einen Aufprall mit 50 km/h auf ein stehendes Hindernis. Auf dem Gurtschlitten spüren die Teilnehmer, mit welcher Wucht ihr Körper bei einem Zusammenstoß in den Sicherheitsgurt geschleudert und von im festgehalten wird. Das kann für Anfänger, die häufig auch „Gurtmuffel" sind, eine lebensrettende Erfahrung sein.

In Fahrsimulatoren erleben die jungen Fahrerinnen und Fahrer, wie rasch sie eigenes Können überschätzen und falsch oder zu spät reagieren. Am Überschlagsimulator lernen sie unter der Anleitung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verkehrswacht Handgriffe, um sich aus einem Fahrzeug, das auf dem Dach liegt, zu befreien.

„Rauschbrillen“ simulieren eine Wahrnehmung, wie sie durch eine bestimmte Blutalkoholkonzentration hervorgerufen wird. So erleben Jugendliche und junge Erwachsene auf anschauliche Weise, wie Alkohol die Fahrtüchtigkeit einschränkt und aufhebt. Weitere Informationen finden Sie unter www.deutsche-verkehrswacht.de/angebote/junge-fahrer.

Schulisches Fahrsicherheitstraining

Im Rahmen der schulischen Verkehrserziehung unterstützt das Land, bundesweit einzigartig, das hier entwickelte und umgesetzte Konzept „Schulisches Fahrsicherheitstraining“. In diesem Projekt wird in Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern versucht, eine Verbesserung der Gefahrenwahrnehmung der jungen Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer zu erreichen. Dies passiert einerseits durch fahrpraktische Übungen, um die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu einer realistischen Einschätzung der Möglichkeiten im Straßenverkehr zu führen und um gleichzeitig fahrphysikalische Grenzen aufzuzeigen. Andererseits sollen sie Kenntnisse über technische und physikalische Grundlagen zum „sicheren Fahren“ erhalten. Sie lernen Handlungsmuster, die in Gefahrensituationen angewandt werden, kennen und erfahren gleichzeitig auch die Grenzen von Bewältigungsstrategien. Dieses Projekt eröffnet die Chance, Absolventen weiterführender Schulen bzw. berufsbildender Schulen, die im Besitz einer Fahrerlaubnis sind, verkehrsgerecht zu sensibilisieren.

Die Aus- und Weiterbildung der Lehrkräfte wird durch das Ministerium für Bildung im Rahmen der personellen und finanziellen Ressourcen durch geeignete Maßnahmen unterstützt.

Peer-Education in Fahrschulen

Ein besonders gelungenes Beispiel ist das Peer-Projekt an Fahrschulen (PPF). Dabei klären Gleichaltrige (so genannte peers) die Fahrschülerinnen und Fahrschüler über die Risiken von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr auf (s.a. 2.7.). Zielgruppe sind die in der Unfallstatistik überproportional vertretene Gruppe der 18-24jährigen. Das Projekt erfährt eine sehr hohe Akzeptanz, da junge Menschen „auf Augenhöhe“ und ohne den „erhobenen Zeigefinger“ das Thema selbstkritisch reflektieren. Mit dieser Methode wurde nachgewiesenermaßen erreicht, dass geschulte Jugendliche dieser Altersgruppe zu einer weniger riskanten Fahrweise übergingen. In neun weiteren Bundesländern wird dieses

Projekt nach dem Magdeburger Vorbild angeboten. Von 2006 bis 2008 konnte es in neun europäischen Ländern unter Förderung der Europäischen Kommission erfolgreich etabliert werden (im Einzelnen Ziff. 2.7).

Die Landesregierung setzt sich mit Nachdruck dafür ein, in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln, diese speziell auf die Zielgruppe „Fahranfängerinnen und Fahranfänger / Junge Fahrerinnen und Fahrer“ zugeschnittenen Verkehrssicherheitsprogramme zu intensivieren und landesweit anzubieten.

Begleitetes Fahren ab 17

Auch andere Maßnahmen können die Verkehrssicherheit junger Fahrer verbessern und ihr Unfallrisiko zu senken. Eine Erfolgsstory ist das „Begleitete Fahren ab 17“ (BF 17). Auf der Internetseite www.bf17.de finden sich alle wichtigen Infos zum Thema Begleitetes Fahren ab 17.

Weniger Unfälle, mehr Sicherheit: Studien beweisen, dass Teilnehmer am begleiteten Fahren als 18-Jährige um 23 Prozent seltener an Unfällen beteiligt sind und 22 Prozent weniger Verkehrsverstöße begehen als Jugendliche, die ihren Führerschein auf herkömmlichem Wege erworben haben. Zudem gab es unter ihnen nur halb so viele Fahrten unter Alkohol- oder Drogeneinfluss. Das BF 17 ist damit die erfolgreichste Maßnahme zur Reduzierung des Unfallrisikos junger Fahrer, die es in der Bundesrepublik je gab.

Die Landesregierung begrüßt die Vorschläge des BMVI zur Weiterentwicklung das Begleitete Fahren ab 17 und unterstützt die weiteren Maßnahmenvorschläge.

2.3 Seniorinnen und Senioren

Der absolute und relative Anteil älterer Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer am Straßenverkehr wird in den kommenden Jahren stetig zunehmen. Gleichzeitig nehmen die Verkehrsdichte allgemein und damit auch die Komplexität bestimmter Verkehrssituationen zu bzw. verharren weiterhin auf einem hohen Niveau. Zudem gehen mit dem fortgeschrittenen Alter in der Regel spezifische Veränderungen sensorischer und kognitiver Prozesse einher, die auch für das Autofahren relevant sind. Eine der Hauptfragen, die sich daraus für die Verkehrssicherheit ergibt, ist, ob durch die Zunahme älterer Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer am motorisierten Verkehr spezifische Risiken zu erwarten sind, auf die regiert werden muss, und ob diesen Risiken durch personenbezogene Interventionen begegnet werden kann.

Die Landesregierung ist sich bewusst, dass die Thematik „Seniorinnen und Senioren“ einer weiteren Differenzierung nach Altersgruppen und Verkehrsbeteiligung bedarf, um problemorientierte Maßnahmen finden und umsetzen zu können. Entsprechende Forschungsergebnisse werden in die Verkehrssicherheitsarbeit für Seniorinnen und Senioren einfließen. Die Landesregierung wird auch ihre Gespräche mit den beteiligten Verbänden und Institutionen mit dem Ziel fortsetzen, bestehende und bewährte Zielgruppenprogramme an neue Erkenntnisse anzupassen.

Bewährte Zielgruppenprogramme:
Verkehrssicherheitstage für ältere Menschen – „Mobil bleiben, aber sicher!“

Mit dem landesweit umgesetzten Bundesprojekt „Mobil bleiben, aber sicher!", wird nicht nur trockene Theorie vermittelt, sondern hier heißt es: Mitmachen und selbst Erleben! Ziel ist es, das Bedürfnis nach Mobilität mit dem Wunsch nach Sicherheit und dem Erkennen der eigenen Grenzen auch im Alter in Einklang zu bringen. Die Verkehrswachten bieten älteren Menschen die Möglichkeit, mit erlebnisorientierten Lernformen, in Tests und praxisnahen Übungen jeglicher Art, die eigenen Probleme der Verkehrsteilnahme aus einer anderen Sicht zu sehen und Lösungen zu finden.

Beispielsweise bieten Verkehrssicherheitstage für Seniorinnen und Senioren die Gelegenheit, das eigene Leistungsvermögen unverbindlich zu testen. Bei Seh- und Reaktionstests können die Besucherinnen und Besucher ihre Fähigkeiten überprüfen. Die Reaktionstestgeräte zeigen, wie lang der Anhalteweg vom Erkennen der Gefahr bis zum Stillstand des Fahrzeugs ist. An Fahrsimulatoren können die Teilnehmer erfahren, wo ihre individuellen Leistungsgrenzen liegen. Darüber hinaus können nützliche Informationen und Tipps zu vielfältigen Fragen vermittelt werden, die sich aus dem Erlebten ergeben.

Zielgruppenprogramm des DVR „Sicher mobil“

Wie fahre ich bei ungünstigen Sicht- und Wetterbedingungen sicher Auto? Wie bin ich als Fußgängerin und Fußgänger auch im Dunkeln gut sichtbar und sicher? Und wie kann ich mich in dem wachsenden Verkehrsaufkommen sicher fortbewegen? – Diese und viele weitere Fragen stehen im Mittelpunkt der „sicher mobil“-Veranstaltungen, die von speziell ausgebildeten Moderatoren verschiedener Verbände angeboten werden.

So vielschichtig die Bedürfnisse der Zielgruppe sind, so breit ist die Palette der Themen, die das Programm „sicher mobil“ aufgreift. Dank des inhaltlich sehr flexibel handhabbaren Programms sind die Moderatoren auf sehr unterschiedliche Aspekte und Fragestellungen vorbereitet – gleich, ob es sich um Pkw-, Motorrad- oder Fahrradfahrer handelt, um Fußgänger oder Nutzer von öffentlichen Nahverkehrssystemen. Das können Fragen danach sein, wie man als Radfahrerin und Radfahrer nach der Winterpause wieder seine alte Bestform erreicht, welche Fahrerassistenzsysteme nützlich sind oder wie man Wege sinnvoll plant.

Bestandteil aller Veranstaltungen sind die Themen Leistungsfähigkeit, Gesundheit und das soziale Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen. Zu den weiteren Schwerpunkten gehören – je nach Interesse der Teilnehmer – Sicht und Wetter, Technik und Ausstattung verschiedener Verkehrsmittel und neue rechtliche Regeln.

In Gesprächsrunden vermitteln die Moderatoren den Teilnehmern Kenntnisse zur sicheren Verkehrsteilnahme. Dabei können die Teilnehmer mehr über die individuellen Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit erfahren. Sie setzen sich aktiv mit ihren konkreten Problemen und Ängsten im Straßenverkehr auseinander und diskutieren und erarbeiten gemeinsam Lösungen.

Seniorenberater

Eine Frage – und die Sucherei beginnt: Wer kann mir Auskunft geben über die neuesten Änderungen in der Straßenverkehrsordnung? Wer kann mich zum Thema Fahrerassistenzsysteme beraten? Wer hilft mir, wenn ich nicht weiß, wie ich als Verkehrsteilnehmerin und Verkehrsteilnehmer fit bleibe? Und Qualität in der Auskunft und Beratung darf auch nicht fehlen.

Genau hier setzt die Arbeit der „Seniorenberater“ der DVW an. Sie sind vor Ort tätig und kennen Antworten auf alle Fragen rund um die sichere Mobilität im Alter. Sie stehen für Einzelgespräche ebenso zur Verfügung wie für eine Vielzahl von Aktivitäten. Und sie stehen im Mittelpunkt eines Netzwerks von Experten und können so bedarfsgerechte, individuelle Programme zusammenstellen – denn als Netzwerker schöpfen sie aus dem „Vollen“, aus der Fülle kompetenten Wissens unterschiedlicher Fachrichtungen.

So funktioniert dieses Angebot: Seniorenberater stehen im engen Kontakt zu Experten aus den verschiedenen Bereichen, die alle etwas mit Verkehrssicherheit zu tun haben: Zu Ärzten, die über alters- oder krankheitsbedingte Veränderungen bei Leistungsfähigkeit und Gesundheit berichten können, zu Kfz-Experten, die die Funktionsweise von Navigationsgeräten erklären und über Fahrerassistenzsysteme für Senioren sprechen können, zu Polizeibeamten, die über neue Verkehrsregeln aufklären können. Auch Optiker und Hörgeräteakustiker, Apotheker und viele andere Experten sind in dem Netzwerk der Seniorenberater aktiv.

Die Seniorenberater können auf Wunsch auch eine Veranstaltung zu einem speziellen Thema vor Ort kompetent besetzen – denn sie kennen Menschen, die ihre beruflichen und menschlichen Erfahrungen einbringen.

Sicher unterwegs mit dem Rollator

Mit zunehmendem Alter lassen die körperlichen Kräfte nach. Oft fällt schon das sichere Gehen schwer oder Gleichgewichtsprobleme machen sich bemerkbar. Da Rollatoren Halt beim Stehen und Gehen bieten, können sie dazu beitragen, die selbständige Mobilität zu Hause oder unterwegs zu bewahren.

Doch im Straßenverkehr sehen sich Rollator-Nutzer häufig Schwierigkeiten gegenüber: Ein hoher Bordstein muss ebenso gemeistert werden wie der Einstieg in einen Bus oder das richtige Manövrieren zwischen parkenden Autos hindurch.

Viele Verkehrswachten bieten Beratung und praktische Hilfe für Rollator-Nutzer an. Experten zeigen die richtige Handhabung und helfen, mit dem neuen Lebensgefährten vertraut zu werden.

Fahrsicherheitstraining für Seniorinnen und Senioren

Mit dem Pilotprojekt „Sicher mobil – ein Training für ältere Fahrer“ des ACE (in Zusammenarbeit mit der örtlichen Verkehrswacht), wird erstmals in Sachsen-Anhalt eine Verkehrsschulung initiiert, die das theoretische und praktische Sicherheitstraining von Senio-

rinnen und Senioren zum Inhalt hat.

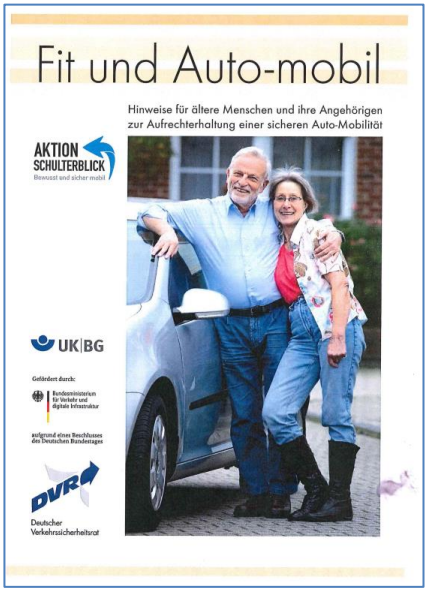
Ziel ist es, den Fahrzeugführern die Gesamtheit aller im Fahrzeug zur Verfügung stehenden Assistenzsysteme nahe zu bringen und sie dazu zu bringen, diese auch aktiv zu nutzen. Hierzu werden in einem mehrstündigen Training unter Anleitung eines erfahrenen Fahrsicherheitstrainers Fahrsituationen simuliert, die das Fahrzeug auch an die Grenzen des Fahrverhaltens bringen, das Ansprechen der jeweiligen Assistenzsysteme provoziert und so dem Fahrer ein Gefühl für das Verhalten des Fahrzeuges auch außerhalb des „normalen“ Fahrverhaltens vermittelt. Weiterhin werden Assistenzsysteme und deren Bedienung auf altersgerechte Art und Weise erklärt und Nutzen und Vorteile dieser Systeme erläutert um die Teilnehmer zukünftig zur Nutzung aller verfügbaren Fahrerassistenzsysteme zu animieren.

Die Landesregierung unterstützt das Pilotprojekt und wird, gemeinsam mit der Landesverkehrswacht, die Weiterentwicklung zu einem dauerhaften Angebot der Verkehrssicherheitsarbeit prüfen.

„FahrFitnessCheck für Senioren“

Das Programm „FahrFitnessCheck für Senioren“ des ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt zur Überprüfung Ihrer persönlichen Pkw-Fahrfertigkeiten richtet sich an ältere, noch regelmäßig Auto fahrende Personen, bezieht sich auf das individuelle Fahrvermögen und die Fahrfertigkeit und soll insbesondere das persönliche Verbesserungspotenzial aufzeigen. Und so funktioniert der FahrFitnessCheck: Terminvereinbarung und Vorgespräch, 45 Minuten Fahrt in Ihrem eigenen Auto mit einem selbstständigen, qualifizierten Fahrlehrer/ Moderator als Beifahrer, gemeinsame intensive Auswertung der Fahrt und individuelle Beratung und mündet in einer Empfehlungen zur weiteren Teilnahme am Straßenverkehr.

Für freiwillige Gesundheitschecks werben, Angebote zur verkehrsmedizinischen Beratung älterer Verkehrsteilnehmer erweitern



Die Gruppe der älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sieht sich einer stark beschleunigten und oft unübersichtlichen Verkehrswelt gegenüber, geprägt von eiligen, hastenden Menschen, Staus, nicht selten aggressivem Verhalten und einer verwirrenden Vielfalt von Verkehrsbeteiligungsarten. Unter diesen Bedingungen stellt der moderne Verkehr für alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine enorme Herausforderung an die Wahrnehmung, die Reaktionsfähigkeit und Aufmerksamkeit dar. Sicher am Verkehr teilnehmen kann nur, wer diese Herausforderungen möglichst gut besteht. Meist regelkonformes Verhalten, langjährige Erfahrung, erhöhte Vorsicht und Vermeidung gefahrintensiver Situationen einerseits und nachlassendes Wahrnehmungs- und Reaktionsvermögen ande-

rerseits bilden die Eckpunkte der Diskussion. Dahinter steht der Wunsch nach einer möglichst langen und uneingeschränkten Mobilität.

Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Erhaltung der Mobilität bis ins hohe Alter bildet die medizinische Beratung eine wichtige Säule. Dabei kann sich am besten die Hausärztin oder der Hausarzt ein medizinisches Bild über die Fahrkompetenz machen. Freiwillige Gesundheitschecks sind eine sinnvolle präventive Maßnahme, um sich über die eigene Fahrkompetenz und die Bedeutung krankheitsbedingter Leistungseinbußen für die eigene Mobilität zu informieren.

Die Landesregierung setzt auf die Eigenverantwortung der Fahrerinnen und Fahrer, ihre Fahrtauglichkeit auf freiwilliger Basis überprüfen zu lassen. Hierzu wird sie entsprechende Angebote, z.B. seitens der Fahrlehrerschaft, unterstützen sowie die Öffentlichkeitsarbeit, auch unter Einbindung der Seniorenverbände, der Allgemein- und Hausärztinnen und -ärzte sowie der Familienangehörigen verstärken.

Mobilitätsalternativen erschließen

Diese Beratung kann auch zum Ergebnis führen, dass es nicht mehr verantwortbar ist, als Kraftfahrerin und Kraftfahrer am Straßenverkehr teilzunehmen. Insbesondere für diese Fälle wird die Landesregierung alles daran setzen, im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine attraktive Mobilitätsalternative anzubieten (vgl. dazu allgemein 2.11).

2.4 Radfahrerinnen und Radfahrer

„FahrRad...aber sicher!“

Die Deutsche Verkehrswacht führt mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) das Bundesprogramm „FahrRad…aber sicher!“ durch. Inhalt und Ziel dabei ist, über verkehrssicheres Radfahren zu informieren, Unfallrisiken deutlich zu machen und praktische Hilfe anzubieten.

Die örtlichen Verkehrswachten setzen das Projekt bei Verkehrssicherheitstagen, zum Beispiel bei Stadtfesten oder Radsport-Events, um. Das Programm bietet eine Vielzahl von Möglichkeiten, spektakulärer und informativer Art, über das „Radfahren“ miteinander ins Gespräch zu kommen: Fahrrad-Stunts rollen bei einem Zusammenstoß mit einem Pkw über dessen Kühler; Fahrradparcours laden die Teilnehmer dazu ein, Gleichgewicht und Geschicklichkeit auf dem Rad zu beweisen.

Die Verkehrswachten informieren über die Unfallrisiken des Radfahrens und die Möglichkeiten, diese zu minimieren. Die Sichtbarkeit von Radfahrern sorgt beispielsweise für mehr Sicherheit. Gerade bei Dunkelheit und schlechtem Wetter werden Radfahrer von motorisierten Verkehrsteilnehmern leicht übersehen. Abbiege-Situationen sind hier besonders unfallträchtig.

Auch Fahrradhelme schützen: Ein Sturz vom Rad kann schlimme Folgen haben – vor

allem, wenn der Kopf des Radlers nicht geschützt ist. Wo Radwege fehlen und Radfahrerinnen und Radfahrer sich die Fahrbahn mit Pkw und Lkw teilen, ist besondere Vorsicht geboten – Radfahrerinnen und Radfahrer können schnell in den „toten Winkel“ geraten. Die Landesregierung unterstützt daher die Bestrebungen des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V., mit hoher Priorität an der Entwicklung des Abbiegeassistenten für Lkw zu arbeiten und diese Systeme vom Gesetzgeber sobald wie möglich vorzuschreiben (vgl. 4.5).

Zahlreiche Verkehrswachten verfügen über mobile Fahrradwerkstätten, in denen Fahrräder auf ihre Verkehrstauglichkeit geprüft werden. Kleine Mängel können an Ort und Stelle behoben werden. Im Rahmen von Aktionstagen und Informationsveranstaltungen können Radfahrerinnen und Radfahrer aller Altersgruppen ihr Wissen rund ums Zweirad auffrischen und auf Fahrradparcours ihre Geschicklichkeit ausprobieren.

Zielgruppenprogramm „Fit mit dem Fahrrad“

Das Programm „Fit mit dem Fahrrad" ist ein Angebot an Radfahrende, die seit Jahren regelmäßig mit dem Fahrrad unterwegs oder auf ein Pedelec umgestiegen sind. Gleichzeitig richtet es sich an Radler, die nach einer Pause das Radfahren wieder aktiv betreiben wollen. „Fit mit dem Fahrrad“ bietet den Teilnehmenden Gelegenheit, gemeinsam mit anderen die Grundlagen und Anforderungen des Fahrradfahrens zu trainieren und ihre Beweglichkeit und Koordination zu verbessern. In einem Geschicklichkeitsparcours können die Teilnehmenden ihre Fahrradkompetenzen erweitern und so auch schwierigere Anforderungen beim Fahrradfahren mit Leichtigkeit bewältigen. Auf Wunsch können auch Pedelec-Kurse angeboten werden.

Die Übungseinheiten setzen systematisch dort an, wo sich durch Routine mangelnde Aufmerksamkeit einschleicht. Dabei werden Ausdauer und Geschicklichkeit ebenso unter die Lupe genommen wie Wahrnehmungsfähigkeit und Konzentrationsvermögen. Das Ausprobieren in der Gruppe ermöglicht den Teilnehmenden ein eigenes Erleben und den Austausch untereinander. Einfache Übungen für den Alltag verstärken den Trainingseffekt.

„Radfahren – aber sicher!“

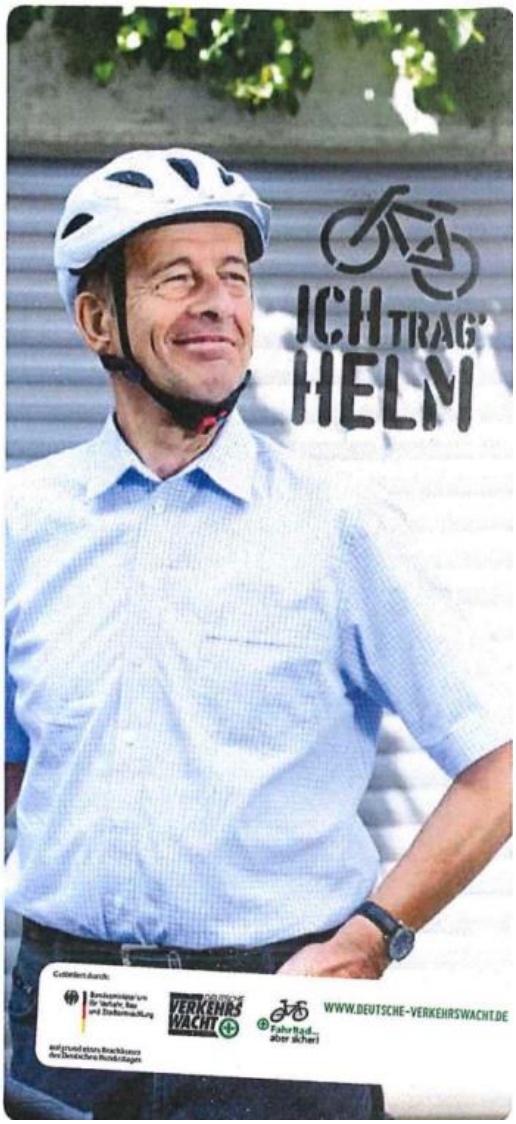
Die Landesregierung begrüßt und unterstützt die Empfehlungen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs mit der Aktion „Radfahren – aber sicher!“ (www.adfc-lsa.de). Technische Unzulänglichkeiten am Fahrrad können durch regelmäßige Überprüfung der Funktionsfähigkeit insbesondere der Bremsen, der Beleuchtung, der tragenden Teile, der Schutzbleche und des Antriebes vermieden werden: Dies hilft, schweren Unfällen vorzubeugen!

Förderung des freiwilligen Tragens von Radhelmen

Radfahrerinnen und Radfahrer gehören zu den ungeschützten Verkehrsteilnehmern und sind damit im Fall eines Unfalls einem erhöhten Verletzungsrisiko ausgesetzt. Obwohl das Tragen eines Fahrradhelms nachweisbar Kopfverletzungen verhindert und die Unfallfolgen solcher Verletzungen mindern kann, ist der Anteil der helmtragenden Fahrradfahrer-

innen und Fahrradfahrer über alle Altersgruppen sehr gering. Die Landesregierung unterstützt deshalb aktiv das freiwillige Tragen von Fahrradhelmen und wird weiterhin im Rahmen der Programme der Landesverkehrswacht mit der Polizei und im Rahmen von Kampagnen wie dem jährlich stattfindenden Fahrradaktionstag dafür werben, sich durch das Tragen eines Fahrradhelms vor Kopfverletzungen und deren Folgen zu schützen.

Eine Helmpflicht in Deutschland ist derzeit nicht vorgesehen. Die Landesregierung strebt daher an, durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit das Verantwortungsbewusstsein der Eltern zu stärken und das Radfahren mit Helm insbesondere für Kinder und Jugendliche attraktiver zu machen. Aber auch die Erhöhung der Attraktivität des Fahrradhelms durch Kampagnen und Produkt-Marketing, z.B. durch Testimonials und Prämien/Kultur-Gutscheine für deren Trägerinnen und Trägern ist eine Möglichkeit, die Sicherheit in diesem Segment der Verkehrsteilnahme zu erhöhen.



Verbesserung der Sichtbarkeit von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern

Für ungeschützte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wie Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern sowie Fußgängerinnen und Fußgänger ist es besonders wichtig, bei Dunkelheit und Dämmerung rechtzeitig gesehen zu werden. Die vorgeschriebenen technischen Mittel wie Fahrradbeleuchtung und Reflektoren haben die Wahrnehmbarkeit von Radfahrerinnen und Radfahrern ohne Zweifel verbessert. Eine entscheidende Verbesserung der Sichtbarkeit kann aber auch durch Textilien und Reflexmaterial an der Kleidung erreicht werden.

Die Landesregierung wird daher im Rahmen ihrer speziell auf Radfahrerinnen und Radfahrer zugeschnittenen Verkehrssicherheitsarbeit auf diesen Sicherheitsgewinn hinweisen und sich im Rahmen von Aktionen und Kampagnen dafür einsetzen, dass der Beitrag solcher Textilien für die Verkehrssicherheit erkannt und diese Möglichkeiten von den Radfahrerinnen und Radfahrern verstärkt genutzt werden.

Fahrradaktionen

Die Fahrradaktionen, die im Auftrag des Landes von der Landesverkehrswacht, der Polizei, dem ADAC und dem ADFC durchgeführt werden, haben einen wichtigen Beitrag zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung nicht nur von Kindern geleistet. Die Landesregierung wird diese Aktionen auch künftig unterstützen.

Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radfahren

Das Fehlverhalten von Radfahrerinnen und Radfahrern, aber auch von Autofahrerinnen und Autofahrern gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, ist eine Hauptunfallursache im Radverkehr. Die Landesregierung wird daher im Rahmen ihrer speziell auf Radfahrerinnen und Radfahrer zugeschnittenen Verkehrssicherheitsarbeit Kampagnen und Informationsmaterial entwickeln, um über diese Schwerpunkte zu informieren. Inhalte dieser Aufklärungsarbeit sollten dabei für Radfahrerinnen und Radfahrer auf dem „Geisterradeln“, dem Fahren auf dem Fußweg und der Missachtung von Lichtsignalen liegen. Autofahrerinnen und Autofahrer sollten für die Themen „Schulterblick“, dem Parken auf Radwegen und der Einhaltung des Mindestabstandes beim Überholen von Radfahrerinnen und Radfahrern sensibilisiert werden.

2.5 Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer

Motorräder sind im Vergleich zum Auto durch die fehlende Fahrgastzelle, Einspurigkeit mit einer anderen Fahrdynamik und mehr Leistung im Verhältnis zum Gewicht einem höheren Gefährdungspotenzial ausgesetzt als Autos. Diese Nachteile können auch durch technische Hilfen wie ABS (dazu Ziff. 4.4) nicht gänzlich ausgeräumt noch im Verhältnis zum Auto kompensiert werden. Deshalb ist es besonders wichtig, Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer für ihre spezifische Gefährdungslage zu sensibilisieren und dafür zu gewinnen, dass sie sich sicher und verantwortungsbewusst im Verkehr bewegen.

Zielgruppenspezifische Maßnahmen

Gerade das Fahrverhalten und damit auch die individuelle Gefährdung und das Unfallrisiko von Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern werden durch Alter, Erfahrung, Einstellung und Lebensstil in besonderer Weise beeinflusst. Daher erfordert die Kommunikation von Verkehrssicherheitsmaßnahmen für diese Zielgruppe spezifische Anspracheformen. Auch die sozialen Medien eignen sich dafür in besonderer Weise (s.a. die Kampagne „Motorrad: Mit Sicherheit! … Und mit Toastbrot“ des Deutschen Verkehrssicherheitsbeirates in Zusammenarbeit mit dem Institut für Zweiradsicherheit).

Die Landesregierung wird dieses Erfordernis bei der Erarbeitung von Verkehrssicherheitsaktionen sowohl bei zielgruppenspezifischen Aufklärungsprogrammen als auch bei Kampagnen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit berücksichtigen und die jeweils neuesten Forschungsergebnisse in die Erarbeitung dieser Maßnahmen einfließen lassen.

Verbesserung der Sichtbarkeit von Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern insbesondere durch retroreflektierende Materialien

Insbesondere bei Dämmerung, Dunkelheit oder starkem Nebel ist es für Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer entscheidend, rechtzeitig gesehen zu werden. Kleidung mit retroreflektierenden Materialien kann hierzu einen entscheidenden Beitrag leisten.

Die Landesregierung wird sich im Rahmen ihrer Mitwirkung in den zuständigen Fachgremien dafür einsetzen, dass Rahmenbedingungen für Mindestqualitäten und Leistungen

dieser Materialien für den Einsatz im Straßenverkehr geschaffen werden, damit die Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer von den anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern früher erkannt und besser gesehen werden können, um auf diese Weise Unfälle zu vermeiden. Außerdem wird die Landesregierung im Rahmen von Schulungsmaßnahmen und Kampagnen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit auf die Vorteile des Einsatzes von retroreflektierenden Materialien für die Verkehrssicherheit hinweisen.

2.6 Mobile Verkehrserziehung für Menschen mit Behinderung

In Veranstaltungen in Förderschulen, Werkstätten und Wohnheimen werden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer über verschiedene Gefahren im Straßenverkehr aufgeklärt und gleichzeitig über Verkehrsregeln und Verkehrszeichen informiert. In einem ersten Schritt geht es darum, mit den Teilnehmern vorhandene Kompetenzen und Mobilitätseinschränkungen zu erfassen. Sicheres Bewegen im System Straßenverkehr setzt voraus, dass der Teilnehmer über visuelle und auditive Wahrnehmungsfähigkeiten verfügt und ein Mindestmaß an kognitiver und emotionaler Verarbeitungsmöglichkeit vorliegt. Sollten diese Kompetenzen eingeschränkt sein, wird der Schwerpunkt auf die Stärkung dieser Kompetenzen gelegt und durch Übungen zur Verbesserung der auditiven und visuellen Wahrnehmung gefestigt und gestärkt. Aufbauend auf diese Fertigkeiten können dann in verschiedenen Aktionselementen und Projektbausteinen verschiedene, sicherheitsrelevante Aspekte und Themen, die die unterschiedlichen Gefahren und Risiken im Straßenverkehr widerspiegeln, angeboten werden.

Ziel des Projektes ist es, entsprechend der oftmals sehr unterschiedlich vorhandenen Mobilitätskompetenzen den auch sehr unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen mit Behinderungen gerecht zu werden und zu helfen, die vorhandenen Mobilitätskompetenzen zu festigen, zu stärken und auszubauen, um eine bestmögliche Teilnahme am System Straßenverkehr gewährleisten zu können.

Die Landesregierung ist bestrebt, gemeinsam mit der Landesverkehrswacht, das Angebot zur Verkehrsschulung für Menschen mit Behinderung weiter auszubauen. Zudem ist zu prüfen, dass bereits existierende und künftig neu aufgelegte Programme der gesellschaftlichen Heterogenität gerecht und im Bedarfsfall an die Belange von Menschen mit Beeinträchtigungen angepasst werden.

2.7 Alkohol, Drogen und Medikamente im Straßenverkehr

Konzept Peer-Education in Fahrschulen

Die Landesregierung wird auch künftig die Thematik Alkohol im Straßenverkehr in den Fokus ihrer Verkehrssicherheitsarbeit stellen. Das in den Ausführungen zu „Fahranfängerinnen und Fahranfänger /Junge Fahrerinnen und Fahrer“ bereits angesprochene Peer-Projekt an Fahrschulen ist hierfür ein über die Landesgrenzen hinausgehend erfolgreich eingeführtes Angebot.

Das Konzept Peer-Education in der Fahrschulausbildung zur Aufklärung und Information von jungen Fahrschülerinnen und Fahrschülern über die Gefahren von Alkohol und illega-

len Drogen im Straßenverkehr setzt in der Fahrschule, der „Schwelle“ zur motorisierten Verkehrsteilnahme, an. In Zusammenarbeit mit Fahrschulunternehmen wird die theoretische Fahrschulausbildung um eine „Unterrichtseinheit“ erweitert, in der etwa gleichaltrige junge Menschen (Peers) das heikle Thema „Alkohol-/Drogenkonsum und Straßenverkehr" mit unkonventioneller Methode für Fahrschülerinnen und Fahrschüler auf den „Lehrplan" rufen. Neben der Vermittlung der obligatorischen Ausbildungsinhalte wird zusätzlich eine Peer-Einheit angeboten, in der ausführlich und ergänzend über Alkohol- und Drogenkonsum und über Punktnüchternheit im Straßenverkehr gesprochen wird.

Die 60 bis 90-minütigen Peer-Einheiten werden von jeweils zwei Studentinnen und Studenten durchgeführt. Diese gehören selbst auch zur Gruppe der jungen Fahrerinnen und Fahrer, haben aber bereits eigene Erfahrungen bei der aktiven motorisierten Teilnahme am Straßenverkehr gesammelt. Auf Grund der gemeinsamen Alltagserfahrungen von „Ausbildenden" (Peer-Educatoren) und „Lernenden" (Fahrschülerinnen und Fahrschülern) kann glaubwürdig und anschaulich über die Auswirkungen des Suchtmittelkonsums und die Entstehungszusammenhänge von Rauschfahrten gesprochen werden.

Die Ergebnisse der Feedback-Befragung der Fahrschülerinnen und Fahrschüler zeigen, dass das Projekt von der Zielgruppe gut angenommen wird. Die Landesregierung ist Willens, in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln, dieses speziell auf die Zielgruppe „Fahranfängerinnen und Fahranfänger / Junge Fahrerinnen und Fahrer“ zugeschnittene Verkehrssicherheitsprogramm zu intensivieren und landesweit anzubieten.

Umsetzung neuer Erkenntnisse zu Drogen im Straßenverkehr

Die Einnahme von Drogen und das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges schließen sich definitiv aus! Deshalb übt die Landesregierung bei illegalen Drogen „Null“-Toleranz.

Verbesserung des Systems der medizinisch-psychologischen Begutachtung der Fahreignung und der Maßnahmen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung

Wichtige Bausteine der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland sind die medizinisch-psychologische Begutachtung der Fahreignung und die Maßnahmen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung. Diagnostik und Maßnahmen in diesem Bereich sind kontinuierlich an den wissenschaftlichen Methodenfortschritt anzupassen, um das Gesamtsystem auf diese Weise zu optimieren.

Erste Schritte zu einer transparenten Darstellung des Verfahrens zur medizinisch-psychologischen Untersuchung sind bereits durch die Einrichtung von Informationsseiten zum Begutachtungsverfahren auf den Internetseiten der Bundesanstalt für Straßenwesen geschaffen worden. Darüber hinaus ist seit Mai 2014 die 3. Auflage der Begutachtungs-Leitlinien für Kraftfahreignung fester Bestandteil der Fahrerlaubnis-Verordnung und somit einheitliche Grundlage der Begutachtung.

Sachsen-Anhalt unterstützt die Möglichkeit, das Explorationsgespräch bei Bedarf aufzuzeichnen, um die Nachvollziehbarkeit der Begutachtung zu erhöhen. Ebenso werden die -

bereits in einer Arbeitsgruppe verankerten - Bestrebungen zur Schaffung eines bundeseinheitlichen Fragenkatalogs ausdrücklich befürwortet.

Verstärkung der Beratungspflicht bei der Einnahme von Medikamenten

Eine nicht unerhebliche Anzahl von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern nimmt unter dem Einfluss von Medikamenten zur Behandlung akuter oder chronischer Leiden am Straßenverkehr teil. Ein möglicher Einfluss dieser Medikamente auf die Fahrtüchtigkeit ist den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern häufig nicht bewusst; Problembewusstsein kann folglich nicht entstehen.

Über die gesetzlichen Vorgaben zur Kennzeichnung der äußeren Umhüllung und der Packungsbeilage von Arzneimitteln hinsichtlich Warnhinweisen hinaus und die Beratungspflicht bei der Abgabe von Arzneimitteln wird sich das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr in Abstimmung mit dem zuständigen Gesundheitsressort für eine höheres Problembewusstsein einsetzen, bspw. durch Gespräche mit der Standesvertretung der Apotheker.

2.8 Müdigkeit im Straßenverkehr

Das Fahren über einen längeren Zeitraum erfordert ein hohes Maß an Konzentration. Neben Schlafdefizit, Schlafstörungen, situativen Faktoren wie lange Belastung, Fahrtdauer und monotone Fahrtstrecken können auch Medikamente und Alkohol Müdigkeit fördern und auslösen. Bei Müdigkeit lässt die Konzentrationsfähigkeit der Fahrerinnen und Fahrer deutlich nach, sie schätzen Geschwindigkeiten falsch ein, berechnen zurückgelegte Strecken und Entfernungen falsch und halten sich für leistungsfähiger, als sie tatsächlich sind. Diese reduzierte Aufmerksamkeit resultiert aus einer Minderung der Ressourcen der Fahrerinnen und Fahrer und darf daher nicht mit Ablenkung verwechselt werden. Bei Übermüdung droht das ungewollte Einschlafen. Dauert der Schlaf z.B. fünf Sekunden, legt ein Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h unkontrolliert 140 Meter zurück.

Die Landesregierung wird daher im Rahmen ihrer Verkehrssicherheitsarbeit verstärkt den Fokus der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer auf die Gefahren von Müdigkeit im Straßenverkehr richten. Sie verfolgt dabei ein integratives Konzept zur Prävention dieser Unfallgefahr, das die Bereiche Fahrerin und Fahrer, Fahrzeug und Forschung in der im Folgenden beschriebenen Weise umfasst.

Die Einhaltung der geltenden Lenk- und Ruhezeiten wird verstärkt kontrolliert werden. Die Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer werden über Fahrerassistenzsysteme, die dabei helfen

Müdigkeit zu erkennen (Müdigkeitswarner) oder bei entsprechenden Fahrmanövern informierend bzw. unterstützend eingreifen, offensiv aufgeklärt.

Die Landesregierung wird sich für eine zügige Marktdurchdringung von Fahrerassistenzsystemen einsetzen, die, wie Notbremssysteme, Spurverlassenswarner oder Müdigkeitserkennungssysteme, Unfälle verhindern helfen (s.a. Ziff. 4). An Streckenabschnitten, bei denen bei schweren Lkw-Unfällen die Unfallarten „Abkommen von der Fahrbahn nach rechts“, Abkommen von der Fahrbahn nach links“ bzw. die Unfallursachen „Übermüdung“ oder „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“ besonders auffällig waren, werden im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit des Landes profilierte Randmarkierungen/Rüttelstreifen eingesetzt.

2.9 Ablenkung

Wenden Fahrerinnen und Fahrer ihre Aufmerksamkeit während der Fahrt für nur eine Sekunde vom Straßenverkehr ab, legt das Fahrzeug bei 50 km/h nahezu 14 Meter im „Blindflug“ zurück. In dieser Sekunde kann sich die Verkehrssituation komplett ändern und die Fahrerinnen und Fahrer können nicht mehr angemessen reagieren.

Die Aktion „Ablenkung kommt nicht in die Tüte“ der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) ist bundesweit in mehr als 40 Parkhäusern zu sehen.

Auffällige Botschaften weisen die Besucher von Einkaufszentren auf ihrem Fußweg von der Kasse durchs Parkhaus zum Auto auf Gefahren- und Ablenkungsquellen während der bevorstehenden Weiterfahrt hin. Mit Wortwitz animieren Poster und Aufkleber, Einkäufe sicher im Kofferraum zu verstauen, Navigationsgerät, Freisprechanlage für das Handy oder Radio vor der Fahrt einzustellen und sich anzuschnallen.

Die Aktion hat eine klare Botschaft: Wer sich ablenken lässt, gefährdet sich und andere. Egal, ob man versucht, die richtige Taste auf dem Handy zu finden, den Lieblingsradiosender einzustellen oder das Navigationssystem zu programmieren – schon kleine Handgriffe während der Fahrt schwächen die Aufmerksamkeit für den Straßenverkehr und können tödlich enden.

Ablenkung ist bei einem Unfall keine Entschuldigung. Im Gegenteil: Ablenkung kann eine Allein- oder Mithaftung der abgelenkten Fahrerinnen und Fahrer begründen. Auch der Schutz durch die Vollkaskoversicherung kann verloren gehen. Es ist deshalb im Interesse

jeder Fahrerin und jedes Fahrers, aufmerksam im Straßenverkehr zu sein und sich nicht ablenken zu lassen: Vor Fahrtantritt das Mobiltelefon ab- und die Mobilbox einschalten sowie das Navigationssystem und den MP3-Player fertig programmieren.

Auch Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger gehen durch Ablenkung im Straßenverkehr ein hohes Risiko ein, zum Beispiel durch mentale Ablenkung in Form von Gesprächen oder Gedanken. Musik, Telefonate oder Hörbücher per Kopfhörer bedeuten nicht nur eine Ablenkungsgefahr, sondern bergen auch das Risiko, Warnsignale zu überhören.

Zentrales Element der Aktion „Abgelenkt? … bleib auf Kurs!“ (www.abgelenkt.info) ist eine Broschüre, die Hintergründe zu den Stichworten Wahrnehmung oder Multitasking liefert und unterschiedliche Ursachen für Ablenkung im Straßenverkehr sowie mögliche Folgen näher beleuchtet. Zu jedem Schwerpunkt werden die Risiken je nach Art der Verkehrsteilnahme dargestellt und Tipps gegeben, wie Ablenkung minimiert werden kann. Drei begleitende Flyer liefern nach Zielgruppen geordnet kompakte Informationen für die Fahrerinnen und Fahrer von Lkw und Transportern, Pkw und Motorrad sowie für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger. In kurzen Videoclips wird das Thema „Ablenkung im Straßenverkehr“ aus unterschiedlichen Blickwinkeln dargestellt.

Ablenkung im Straßenverkehr ist ein bisher unterschätztes Unfallrisiko. Die Landesregierung hat den (von der Unfallforschung formulierten) Bedarf erkannt, präventive Maßnahmen in diesem Bereich aufzulegen, um zielgruppengerechte und themenorientierte Aufklärungsarbeit zu den vielfältigen Risiken des Fahrens unter Ablenkung betreiben zu können. Dabei gilt es, geeignete Maßnahmen im Zusammenwirken mit den Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Sachsen-Anhalt zu entwickeln, die sowohl die verschiedenen Zielgruppen wie Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer etc. berücksichtigen als auch den verschiedenen Möglichkeiten der Ablenkung wie Telefonieren, Tragen von Kopfhörern, Bedienung von Navigationssystemen, übermäßige Lautstärke etc. Rechnung tragen.

2.10 Regelakzeptanz, verstärkte Verkehrsüberwachung durch Polizei und Kommunen

Die Einhaltung der Verkehrsregeln ist eine Grundvoraussetzung für ein hohes Maß an Verkehrssicherheit. Insbesondere dort, wo fehlende Regeleinhaltung zu Unfällen führt, ist eine konsequente Überwachung – auch im Rahmen von Schwerpunktaktionen – erforderlich. Vor allem im Bereich Geschwindigkeit, Alkohol und Drogen, Sicherheitsgurt sowie Abstand wird die Verkehrsüberwachung unter Einsatz modernster Technik intensiviert. Aber auch die Überwachung der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten, von Überholverboten, des technischen Zustandes sowie der Vorschriften zur Ladungssicherheit und zum Gefahrguttransport soll auf einem hohen Niveau fortgeführt werden.

Eine erfolgreiche polizeiliche und kommunale Verkehrsüberwachung richtet sich auch daran aus, eine Überwachungsintensität zu erreichen, die Kraftfahrer vor allem von unfallursächlichen Verkehrsverstößen abhält.

Für Regelakzeptanz werben

Nach der Grundregel der Straßenverkehrsordnung hat sich jede Verkehrsteilnehmerin und jeder Verkehrsteilnehmer nicht nur so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt oder gefährdet wird. Vielmehr hat sich jeder so zu verhalten, dass auch kein Anderer mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Die Straßenverkehrsordnung geht damit von einem partnerschaftlichen Umgang der Individuen mit- und untereinander aus, ohne den eine Gesellschaft nicht funktionieren kann. Die tägliche Erfahrung hingegen lehrt, dass dieses Verhalten immer weniger zu beobachten ist. Eine konsequente Verkehrsüberwachung ist daher geboten.

Die Polizei kann nicht zu jeder Zeit an jedem Ort sein. Ein sicherer Straßenverkehr setzt daher die Einsicht der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in die Verkehrsregeln voraus. Dies gilt für Kraftfahrzeugführerinnen und Kraftfahrzeugführer ebenso wie für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wie Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer.

Die Landesregierung wird daher auch in Zukunft über die Überwachung und Sanktionierung von Regelverstößen hinaus an die Bereitschaft der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer appellieren, andere nicht zu gefährden oder zu behindern und durch die Einhaltung der Regeln auch die eigene Sicherheit zu erhöhen. Im Rahmen der Verkehrsaufklärung soll offensiv für die Regelakzeptanz geworben und in diesem Rahmen vor allem auch der Sinn und Zweck von Verkehrsregeln vermittelt werden.

Nicht nur das Land, sondern auch die Kommunen können bei der Aufklärung über die gesetzlichen Vorschriften und für die Verbesserung des Verständnisses der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer untereinander einen hohen Beitrag leisten. Den Gemeinden des Landes wird empfohlen, durch die Etablierung bzw., so bereits vorhanden, die Unterstützung von Verkehrssicherheitsbeiräten alle Aktivitäten der freien Träger der Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort zu bündeln. So können bereits auf dieser Ebene Netzwerke geschaffen bzw. unterstützt und Probleme bei der Verkehrssicherheit in den Gemeinden thematisiert werden. Daneben können Projekte der präventiven altersspezifischen Verkehrssicherheitsarbeit gemeinsam entwickelt und Veranstaltungen zu den nachfolgenden Verkehrssicherheitsthemen effektiver vorbereitet und durchgeführt werden.

Rücksichtnahme von und gegenüber Radfahrern verbessern

Radfahrerinnen und Radfahrer sind gleichermaßen wie andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowohl Betroffene als auch Verursacher von Verkehrssicherheitsproblemen. Dabei ist es wichtig, im Rahmen von Aufklärungs- und Schulungsmaßnahmen nicht nur die Rechte, sondern auch die Pflichten für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr zu vermitteln.

Gerade innerorts ist die Einhaltung der Verkehrsregeln von ausschlaggebender Bedeutung für die Sicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer. Denn im Fall der Regelverletzung sind die anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, die innerorts ohnehin eine komplexe Verkehrssituation vorfinden, die ihnen viel Aufmerksamkeit abverlangt, nicht selten überfordert. In solchen Situationen ist die Gefahr eines Verkehrsunfalls

mit in der Regel schweren Personenschäden auf Seiten der Radfahrerinnen und Radfahrer besonders hoch. Darüber hinaus führen Regelverletzungen durch einen Verkehrsteilnehmer vielfach zu Nachahmeffekten und zu weniger rücksichtsvollem Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Insbesondere im Verhältnis Radfahrerinnen und Radfahrer zu Autofahrerinnen und Autofahrern ist es zur Vermeidung von Unfällen besonders wichtig, dass sich beide an das Regelwerk halten und die gebotene Rücksicht auf den Anderen walten lassen.

Im Rahmen ihrer präventiven Verkehrssicherheitsarbeit wird sich die Landesregierung daher dafür einsetzen, die Fähigkeit der gegenseitigen Perspektivübernahme im Verhältnis von Radfahrern zu Autofahrern zu verbessern, denn nur so kann ein partnerschaftlicher Umgang im Verkehr gelingen. Ferner strebt die Landesregierung an, die im Rahmen des Radverkehrsplanes des Landes Sachsen-Anhalt (LRVP) entwickelten Leitlinien und Handlungsgrundsätze zur Mobilitätserziehung und Verkehrssicherheitsarbeit und die dort genannten Maßnahmen und Empfehlungen, mit der das Verkehrsklima mit einem besonderen Fokus auf den Radverkehr verbessert werden kann, umzusetzen. Dazu wird im Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr eine Radverkehrskoordinatorin die Zuständigkeiten im Radverkehr strategisch und organisatorisch bündeln.

Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Verkehrsüberwachung, Section Control

Die derzeitige Bund-Länder Arbeitsgruppe zur Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Section Control/Abschnittskontrolle sollte dafür genutzt werden, eine generelle Rechtsgrundlage für Verkehrsüberwachung in das StVG einzuführen, um die bei jeder neuen Verkehrsüberwachungstechnik beginnende Diskussion um den Datenschutz nicht erneut führen zu müssen. Der Gesetzgeber sollte in einer Güterabwägung zwischen den Grundrechten auf Informationelle Selbstbestimmung und dem Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit die entsprechenden Eingriffsmöglichkeiten gesetzlich normieren. Diese Position wird auch vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat in seinem Maßnahmenkatalog an vorderster Stelle genannt.

Die Abschnittskontrolle ist international längst etabliert und als wirkungsvolles Instrument zur Geschwindigkeitsüberwachung über eine längere Strecke hinweg anerkannt. Besonders auf Unfallhäufungsstrecken sowie in Baustellen und Tunnelanlagen ist es notwendig, nicht nur die punktuelle Geschwindigkeitsüberschreitung eines/einer Verkehrsteilnehmers/-in zu ermitteln, sondern ein regelkonformes Verhalten über den gesamten Streckenabschnitt durchzusetzen.

Im Rahmen der Bund-Länder Arbeitskreise wird die Landesregierung diese Vorhaben unterstützen.

Sanktionshöhe bei Gurtverstößen

Das Nichtanlegen des Gurtes hat einen negativen Einfluss auf die Anzahl der Verunglückten und insbesondere die Unfallfolgen. Die Nichtbeachtung dieser Pflicht hat derzeit grundsätzlich nur ein Verwarnungsgeld zur Folge. Die Sanktionshöhe fällt im europäischen Vergleich sehr gering aus. Da sie damit im krassen Missverhältnis zur Gefährdung

nicht angegurteter Fahrzeuginsassen steht, ist sie entsprechend anzupassen; dies gilt auch für die Punktzuordnung.

Die Landesregierung setzt sich für eine Erhöhung des Verwarnungsgeldes ein.

2.11 Mobilitätsalternativen erschließen – Stärkung des ÖPNV

Nicht nur für Senioren und Seniorinnen sowie in der Mobilität eingeschränkte Personen kann eine ärztliche Beratung zur Fahrtüchtigkeit auch zum Ergebnis führen, dass es nicht mehr verantwortbar ist, als Kraftfahrerin oder Kraftfahrer am Straßenverkehr teilzunehmen. Die Landesregierung wird alles daran setzen, im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine attraktive Mobilitätsalternative anzubieten.

Darüber hinaus ist die Landesregierung gefordert, unter den veränderten demografischen und siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen den ÖPNV als Bestandteil der Daseinsvorsorge landesweit zu gewährleisten. Dabei stellt die Bereitstellung eines attraktiven ÖPNV im ländlichen Raum eine besondere Herausforderung dar.

Nach der Konzentration des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf die nachfragestarken Achsen, der Ergänzung des Landesnetzes um Busverkehre und den Ausbau bedarfsgesteuerter Verkehre richten sich die Bemühungen der Landesregierung darauf, den ÖPNV als Haltefaktor im ländlichen Raum durch Verbesserung der Feinerschließung und Erhöhung der Nahmobilität auszubilden. Dabei sollen ehrenamtliche Angebotsformen wie Bürgerbusse eingerichtet, Fahrtwünsche über Mobilitätszentralen gebündelt und Kooperationen der unternehmerischen Verkehrswirtschaft mit den Sozialdiensten initiiert werden, um die Fahrzeuge besser auszulasten, den Modal Split zugunsten des ÖPNV zu erhöhen und dadurch im Bereich des motorisierten Individualverkehrs Energie zu sparen. Dieses Bündel von Angebotsformen kann nur in konstruktiver Kooperation des Landes mit den Landkreisen und kreisfreien Städten sowie den jeweiligen Anbietern der verschiedenen Verkehrsleistungen entwickelt werden und bedarf einer starken Einbindung der Kommunen vor Ort, um zu auf den spezifischen Bedarf zugeschnittenen Angebotskonzeptionen zu kommen.

Unter diesen Bedingungen stellt der ÖPNV eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) dar und sichert die Mobilität der Bevölkerungsgruppen, die den MIV noch nicht oder nicht mehr nutzen können oder wollen.

2.12 Medienarbeit

Nach einer Reform der Programmstruktur des Westdeutschen Rundfunks im Jahre 2005 wurde die Sendung „Der 7. Sinn“ eingestellt. Mit dieser Sendung bekamen die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wertvolle Ratschläge zu verkehrsgerechtem Verhalten. Sowohl der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat sowie die Deutsche Verkehrswacht haben sich mehrfach an den Sender mit der Bitte gewandt, die Sendung wieder aufleben zu lassen. Der Wegfall des

anerkannten Sendeformats hat eine Lücke in die durch Medien realisierte Verkehrssicherheitsarbeit gerissen. Diese Lücke wird auch nicht durch vereinzelte Verkehrssicherheitsbeiträge an unterschiedlichen Sendeplätzen geschlossen. Eine Wiederaufnahme einer gleichwertigen, Zielgruppen adäquater Sendung wäre ein wertvoller Beitrag zur langfristig wirkenden positiven Beeinflussung der Verkehrsdisziplin.

Die Landesregierung unterstützt die o.g. Organisationen in diesen Bemühungen.

3. Handlungsfeld Infrastruktur

Ohne eine funktionsfähige und effiziente Infrastruktur ist ein sicherer Straßenverkehr nicht möglich. Denn auch wenn alle fahrzeugführenden Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer die größtmögliche Sorgfalt und Achtsamkeit aufbieten, sind menschliche Fehler nicht zu vermeiden. Unfallbegünstigende Faktoren müssen durch straßenbauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen beseitigt und Gefahrenstellen so entschärft werden, dass bei einem Unfall die Folgen auf das unvermeidliche Maß reduziert werden. Dies gilt für alle Straßen: Aufgrund der unterschiedlichen Merkmale der einzelnen Straßentypen (Geschwindigkeit, Verkehrsteilnehmer etc.) ergeben sich aber für die einzelnen Straßen unterschiedliche Handlungsschwerpunkte in der Verkehrssicherheitsarbeit.

Die Umsetzung der Maßnahmen im Handlungsfeld Infrastruktur soll unter Berücksichtigung des im Behindertengleichstellungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt verankerten Begriffs der Barrierefreiheit erfolgen.

Technische Regelwerke

Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr fördert und begleitet die Erarbeitung und Fortschreibung der Technischen Regelwerke für Planung und Bau von Straßen. Damit wird ein Beitrag geleistet, dass der Neu-, Um- und Ausbau von Autobahnen, Landstraßen und innerörtlichen Straßen mit einem größtmöglichen Sicherheitsniveau dem Stand der Technik entsprechend, also nach dem technisch Machbaren, erfolgen kann.

Nach Überzeugung der Landesregierung haben die Belange von Menschen mit Handicap bereits heute einen hohen Stellenwert. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung wird sich die Zahl der Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer, Nutzer anderer Gehhilfen und überhaupt mobilitätseingeschränkter Personen im öffentlichen Verkehrsraum weiter erhöhen. Um für diese Menschen sichere Bewegung und Begegnung zu ermöglichen, sind Mindestmaße für Bewegungsflächen (E DIN 18030 Barrierefreiheit) und eine sichere Beschaffenheit der Oberflächen zu beachten (MUGV 2013a).

Die Verkehrssicherheitsbemühungen werden sich künftig verstärkt darauf konzentrieren, unter Anwendung der „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA)“ möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen.

Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement

Die EU-Kommission hat im November 2008 die Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur veröffentlicht, um die Sicherheitsreserven zu nutzen, die ein Sicherheitsmanagement im Bereich der Straßeninfrastruktur bietet. Mit der EU-Richtlinie werden die Einführung und Durchführung von Verfahren für Folgenabschätzungen hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit, Straßenverkehrssicherheitsaudits, das Sicherheitsmanagement des Straßennetzes und Sicherheitsüberprüfungen durch die Mitgliedstaaten vorgeschrieben. Die EU-RL ist verpflichtend bei Straßenbauprojekten im transeuropäischen Netz (TEN-T) anzuwenden. Deutschland hat die Vor-

gaben mit dem ARS 26/2010 in nationales Recht umgesetzt. Dabei hat der Bund gleichzeitig zum Ausdruck gebracht, dass er die Anwendung dieser Verfahren in geeigneter Weise für das gesamte Straßennetz in Deutschland für erforderlich hält. Er hat die Anwendung für die Bundesfernstraßen sowie die Straßen in der Zuständigkeit der Länder und anderen Baulastträger daher empfohlen.

Mit den Empfehlungen für das Sicherheitsaudit an Straßen (ESAS) wurde bereits 2002 ein Regelwerk für die Durchführung von Sicherheitsaudits veröffentlicht und vom Bund den Ländern zur Anwendung empfohlen.

Derzeitig werden von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) - unter Mitwirkung der Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt - die „Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen“ (RSAS), die die Prozesse und Verfahren zur Durchführung der Sicherheitsaudits von Straßen sowie die daraus resultierenden grundsätzlichen Anforderungen an den Sicherheitsauditor behandeln, unter Einbeziehung des neu erarbeiteten Sicherheitsaudit im Bestand erarbeitet.

Im Zuständigkeitsbereich der Landesregierung erfolgt grundsätzlich eine Folgeabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit im Rahmen von Straßenplanungen für Bundesfern- und Landesstraßen. Dabei werden die Kriterien der Checklisten der ESAS bei der Überprüfung der Entwurfsunterlagen explizit abgehandelt.

Die Anwendung dieser Verfahren auf innerörtliche Straßen wird den Kommunen anheim gestellt.

3.1 Landstraßen

Im Jahr 2016 ereigneten sich 2.245 von 8.162 Unfällen mit Personenschaden auf Landstraßen. Dabei wurden 84 Personen getötet. Im Jahr 2015 ereigneten sich 2.354 von 8.213 Verkehrsunfällen mit Personenschaden auf Landstraßen außerhalb geschlossener Ortslagen, dabei wurden 87 (von insgesamt 145) Menschen tödlich verletzt (60%). Auf Landstraßen ereignen sich zwar nur etwa ein Viertel aller Unfälle mit Personenschaden. Es sind dort aber 2016 rd. 63% der Verkehrstoten zu beklagen. Die Unfallschwere auf Landstraßen liegt mit einer Anzahl von 3,7 Getöteten je 100 Unfälle mit Personenschäden deutlich über dem Landesdurchschnitt (1,6/100 Unfälle mit Personenschäden). Dies ist im Vergleich zu Innerortsstraßen, dort liegt die Zahl der Getöteten bei 0,6/100 Unfällen mit Personenschäden, auf die höheren Geschwindigkeiten zurückzuführen. Im Vergleich zu Autobahnen ist das höhere Unfallaufkommen auf das Vorhandensein von höhengleichem Gegenverkehr und höhengleichen Knotenpunkten zurückzuführen. Kollisionen mit dem Gegenverkehr und Abkommensunfälle von der Fahrbahn sind dabei in der Regel besonders folgenschwer.

Die Notwendigkeit, Unfallhäufungsstellen und -linien gezielt zu entschärfen und damit die weitreichenden Folgen von Unfällen zu reduzieren, stellt sich wegen der überdurchschnittlich hohen Unfallschwere damit auch künftig insbesondere auf Landstraßen.

Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012)

Das Land Sachsen-Anhalt hat seine Infrastruktur bisher so geplant und gebaut, dass möglichst viele Fehler verziehen werden. Ziel ist die selbsterklärende Straße mit Fehler verzeihender Seitenraumgestaltung. Die Nutzer müssen durch die Straßengestaltung erkennen können, welches Fahrverhalten und welche Geschwindigkeit von ihnen erwartet wird. Die Straße muss genug Sicherheitsreserven bieten, damit Fahrzeugführende nach einem Fahrfehler schnell wieder die Kontrolle über das Fahrzeug erlangen und es möglichst zu keinem Unfall kommt, jedenfalls die Unfallfolgen nicht so gravierend sind.

Die Landesregierung bewertet die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) als einen großen Schritt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Diese Richtlinien verfolgen das Ziel, Landstraßen so weit wie möglich zu standardisieren und damit einen sicheren, leistungsfähigen und den raumordnerischen Anforderungen entsprechenden Verkehrsablauf zu ermöglichen. Die bisherige sektorale Teilung in Linienführung, Querschnitt und Knotenpunktgestaltung wurde aufgegeben und alle Empfehlungen in einer integrierten Richtlinie für den Landstraßenentwurf zusammengeführt. Vier Entwurfsklassen für Landstraßen (EKL) werden definiert, die in Abhängigkeit von der Verbindungsfunktion der Straße und dem Verkehrsaufkommen zum Einsatz kommen und alle maßgebenden entwurfstechnischen Parameter beinhalten. Dabei fördern die Vorgaben in den einzelnen Entwurfsklassen die Einheitlichkeit von Straßen einer Verbindungsfunktion und zeigen zudem deutlich erkennbare Unterschiede zu Straßen anderer Verbindungsfunktionen. Damit soll eine der Netzfunktion der Straße angemessene Fahrweise gefördert werden. Nach diesen Richtlinien werden Baumaßnahmen an Landstraßen vereinheitlicht und standardisiert und die dort enthaltenen Entwurfsprinzipien auf den Bestand übertragen.

Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr hat die Richtlinien für den Geschäftsbereich der Landesstraßenbaubehörde mit Runderlass vom 1. August 2013 verbindlich eingeführt und den kommunalen Baulastträgern empfohlen, die Richtlinien in ihrem Zuständigkeitsbereich anzuwenden. Das Ministerium wird die weitere Diskussion des Regelwerks für den Bestand aufmerksam verfolgen und das Ergebnis in die weitere Verbesserung der Landstraßensicherheit einfließen lassen.

Wildunfälle – Hauptunfallursache Nr. 1 im Jahr 2016

In Betrachtungen von Verkehrsunfällen mit Wildbeteiligung der letzten 10 Jahre in Sachsen-Anhalt wird im Trend eine Steigerung des Wildunfallaufkommens deutlich, und zwar nicht nur im Verhältnis zur Gesamtunfallzahl, sondern auch absolut. Erstmals rangieren Wildunfälle mit insgesamt 13.883 Fällen an erster Stelle der Hauptunfallursachen. Am stärksten belastet sind nach wie vor Bundes- und Landstraßen. Hier ereignen sich mehr als 2/3 aller Wildunfälle in Sachsen-Anhalt.

Wildunfälle sind im Verhältnis zu anderen Unfallarten sehr sach-, aber nahezu kaum personenschadenintensiv. 2016 ist keine Person getötet worden, 137 erlitten einen meist leichten Personenschaden. Die Anzahl der Sachschäden liegt allerdings weiterhin im Aufwärtstrend, mit Zuwächsen um die 11% zum Vorjahr auf Bundes- und Kreisstraßen.

Häufig beteiligte Wildarten sind Rehwild in 9.364 Fällen, was einen Anteil von 72% am Wildunfallaufkommen darstellt, gefolgt von Schwarzwild in 1.826 Fällen und sonstigem

Haarwild. Insbesondere mit Schwarzwild erlebten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im Jahr 2016 häufigere Kontakte als in den vorangegangen Jahren. 365 Unfälle mehr als im Vorjahr bedeuten eine Steigerung der Unfallzahl um 25%. Dagegen fällt die Steigerungsquote im Bereich der Beteiligung von Rehwild mit 7,8% eher gemäßigt aus.

Auf den folgenden vier besonders stark belasteten Wildunfallstrecken ist beabsichtigt, im Rahmen eines Pilotprojektes eine Kombination von optischen und akustischen Wildwarnern zu erproben, um Fortschritte bei der Reduzierung von Wildunfällen zu erzielen: im Altmarkkreis Salzwedel: L 8, von der Landesgrenze Niedersachsen bis Diesdorf (4,3 km); im Landkreis Stendal: B 107, zwischen Neuermark und Lübars (2,7 km); in der Stadt Dessau-Roßlau und dem Landkreis Anhalt-Bitterfeld: B 184 zwischen Tornau und Jütrichau bis zur Kreisgrenze (3,4 km) und im Landkreis Börde: B 245a zwischen Barneberg und Hohnsleben (2,3 km).

Mit ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen und zusätzlichen Überholfahrstreifen Überholunfälle vermeiden

Überholunfälle haben auf Landstraßen wegen der regelmäßig höheren Geschwindigkeiten besonders schwere Unfallfolgen. Sofern ein richtliniengerechter Ausbau nur langfristig möglich ist, sind kurz- und mittelfristig umsetzbare Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Landstraßen zu ergreifen. Als Maßnahme gegen schwere Unfälle infolge zu hoher oder nicht angepasster Geschwindigkeit haben sich linienhaft angeordnete ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (OGÜ) bewährt. Mit einem vermehrten Einsatz eines zusätzlichen dritten Fahrstreifens können abschnittsweise gesicherte Überholmöglichkeiten (ÜFS) geschaffen werden. Diese vermindern den Überholdruck, so dass riskante Überholmanöver vermieden werden. Dies ist das Ergebnis der Projektgruppe Außer-Orts-Sicherheit, die die im Zeitraum 2012/2013 fünf Untersuchungsstrecken mit insgesamt 44 OGÜs und auf fünf weiteren Strecken auf einer Länge von 79 km mit 19 ÜFS mit Längen zwischen 600 m und 1200 m eingerichtet hat. Beide Maßnahmen zeigten im Vorher/Nachher-Vergleich deutliche Sicherheitsvorteile.

Die Abschnittskontrolle ist international längst etabliert und als wirkungsvolles Instrument zur Geschwindigkeitsüberwachung über eine längere Strecke hinweg anerkannt. Besonders auf Unfallhäufungsstrecken sowie in Baustellen und Tunnelanlagen ist es notwendig, nicht nur die punktuelle Geschwindigkeitsüberschreitung einer Verkehrsteilnehmerin und eines Verkehrsteilnehmers zu ermitteln, sondern ein regelkonformes Verhalten über den gesamten Streckenabschnitt durchzusetzen.

Die Landesregierung wird diese Erkenntnis bei der weiteren Infrastrukturentwicklung berücksichtigen.

Unfälle mit Aufprall auf ein Hindernis neben der Fahrbahn vermeiden

Häufig ereignen sich auf Landstraßen Unfälle, bei denen das Fahrzeug von der Fahrbahn abkommt und die Unfallfolgen durch den Aufprall auf ein Hindernis neben der Fahrbahn besonders schwer sind. Zur Minderung der Unfallfolgen durch Abkommen von der Fahrbahn hat das BMVI den Ländern empfohlen, die Nach- bzw. Umrüstung von Fahrzeug-

Rückhaltesystemen zu prüfen, um besonders folgenschwere Unfälle mit Anprall an Hindernissen (Bäume) zu vermeiden, die Gefahren beim Anprall stürzender Motorradfahrer zu reduzieren und ggf. nicht mehr dem Stand der Technik entsprechende vorhandene Rückhaltesysteme auszutauschen. Dabei werden die Nach- und Umrüstungen durch die Straßenbauverwaltungen der Länder durchgeführt.

Die vom Bund erarbeiteten und eingeführten technischen Regelwerke werden vom Land konsequent umgesetzt. Dabei handelt es sich um die Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB) und die Richtlinien für den passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS). Damit sind an neuen Straßen und Straßen, die um- oder ausgebaut werden, ausreichende hindernisfreie Seitenräume vorzusehen. In Abhängigkeit von den gefahrenen Geschwindigkeiten, dem Verkehrsaufkommen, dem Abstand zwischen Hindernis und Straßen sowie anderen Randbedingungen stehen verschiedene Maßnahmen zur Verfügung, die auf die örtliche Situation zugeschnittene Lösungen ermöglichen. Dabei reicht das Spektrum vom Einbau von Schutzplanken über verkehrsregelnde Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden bis hin zur Beseitigung des Hindernisses.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an bestehenden Straßen hat das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr die zuständigen Behörden beauftragt, das Unfallgeschehen sorgfältig zu überwachen und geeignete Maßnahmen zum Schutz der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu ergreifen.

Verkehrssicherheit an Knotenpunkten erhöhen

Knotenpunkte (Kreuzungen) sind besonders unfallträchtig. Außerorts kommt es dabei infolge der recht hohen Geschwindigkeiten zu Unfällen mit besonders schweren Folgen für die Beteiligten. Hier kommt es darauf an, die Infrastruktur unter Beachtung der Richtwerke so auszugestalten, dass diese Unfälle vermieden, zumindest aber die Unfallfolgen gemindert werden. Dazu sind sowohl Änderungen der Straßeninfrastruktur als auch Maßnahmen zur Überwachung des Verkehrs geeignet. Außerorts konnten in Sachsen-Anhalt bereits viele Unfallschwerpunkte durch die Einrichtung von Kreisverkehren entschärft werden.

Verkehrssicherheitsscreening einführen

In der Koalitionsvereinbarung 2016-2021 ist festgelegt, dass mit der Einführung eines Verfahrens zur flächendeckenden Ermittlung von unfallauffälligen Streckenabschnitten (Verkehrssicherheitsscreening) zur Erhöhung der Sicherheit auf Sachsen-Anhalts Straßen beigetragen und die ermittelten Unfallstellen Schritt für Schritt beseitigt werden sollen.

Nach dem Vorbild Baden-Württembergs, dass das Verkehrssicherheitsscreening im Frühjahr 2014 landesweit eingeführt hat, sollen mithilfe des Verkehrssicherheitsscreening bis 2021 eine internetbasierte landesweite Netzanalyse erstellt werden und erstmals alle für die Verkehrssicherheitsarbeit relevanten Informationen (Unfalldaten, Verkehrsmengen und Fahrzeuggeschwindigkeiten, Straßengeometrie, Straßenzustand und Streckenfotos) einheitlich ausgewertet und die Ergebnisse in thematischen Karten dargestellt werden.

Zusätzlich sollen für die Unfallschwerpunkte sog. „Verkehrssicherheits-Steckbriefe“ erstellt werden, die die Einzelinformationen thematisch gegliedert zusammenfassen.

Mit Hilfe 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.

Das Verkehrssicherheitsscreening kann und soll nicht die Ortsbesichtigung durch die Unfallkommissionen ersetzen. Darüber hinaus erfordert die Software eine intensive Schulung und Praxisbegleitung der Anwender. Aus Sicht der Landesregierung besteht der zusätzliche Nutzen des Systems, dessen gesamte Radarmesstechnik sich in der Hülle eines normalen Leitpfostens befindet und bis zu neun verschiedene Fahrzeugarten unterscheiden kann, insbesondere darin, dass mit Hilfe der mobilen akkubetriebenen Leitpfostenzählgeräte mit GPS-/Handy-Modul und Mikrofon ein Verkehrsmonitoring mit Geschwindigkeits- und Lärmerfassung ermöglicht wird.

3.2 Sicherheit an Baustellen erhöhen – Arbeits- und Baustellenmanagement

Baustellen sind für die Instandhaltung der Straßen und Sicherstellung eines hohen Niveaus der Verkehrssicherheit unvermeidbar. Aber auch Baustellen bergen, insbesondere auf Autobahnen, durch die dort gefahrenen Geschwindigkeiten ein erhöhtes Risikopotential für die Verkehrsteilnehmer wie auch für die dort tätigen Personen.

Die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) sind daher konsequent umzusetzen.

Baustellen verursachen meist auch Kapazitätseinschränkungen im Straßennetz die über aktuelle Informationen teilweise kompensiert werden können.

Der Ausbau des Arbeits- und Baustellenmanagements, z.B. durch die Ertüchtigung der Baustellenerfassungssysteme, wird die Qualität der Verkehrslage Sachsen-Anhalt weiter verbessern. Besonders die Information der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer kann einen Beitrag leisten, das Staupotential zu verringern und die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Die weiteren Verfahrensschritte sind durch die Aufnahme der Maßnahme in den Rahmenplan zur Einführung und Nutzung Intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Straßenverkehr und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Sachsen-Anhalt (IVS-Rahmenplan Sachsen-Anhalt) beschrieben.

3.3 Neue Technologien – Umsetzung der IVS-Richtlinie in nationales Recht

Die Bereitstellung einer leistungsfähigen und sicheren Infrastruktur für den Verkehr ist die eine Seite. Es müssen aber auch Vorkehrungen getroffen werden, damit die Infrastruktur

optimal und möglichst sicher genutzt werden kann. Darum geht es u.a. in dem IVS-Rahmenplan Sachsen-Anhalt. Dieser Plan greift die Ergebnisse früherer strategischer Initiativen auf und führt sie in Handlungsfelder und Maßnahmen für eine koordinierte Einführung und Nutzung von Intelligenten Verkehrssystemen zusammen. Damit haben alle Beteiligte – Land, Kommunen sowie die Aufgabenträger und Unternehmen des öffentlichen Verkehrs – einen strategischen Rahmen, den sie nach Maßgabe ihrer jeweiligen Handlungsspielräume und Erfordernisse ausfüllen und gemeinsam gestalten können.In Umsetzung der Handlungsfelder können insbesondere kooperative Systeme einerseits zwischen Fahrzeugen untereinander und andererseits zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur nicht nur die Effizienz der Verkehrsleistungen erhöhen, sondern auch die Verkehrssicherheit verbessern.

Zur Verbesserung der Unfallsituation sollen künftig auch immer stärker die Möglichkeiten kommunizierender Sicherheitssysteme ausgeschöpft werden. Im Unterschied zu konventionellen Fahrerassistenzsystemen nutzen kooperative Systeme Informationen, die sie direkt oder indirekt von anderen Fahrzeugen oder der Infrastruktur erhalten. So kann etwa im Falle eines Unfalls oder einer Notbremsung eine Warnmeldung an nachfolgende Fahrzeuge gesandt werden. Eine solche Warnung könnte mit Hilfe des Gegenverkehrs sogar entgegen der ursprünglichen Fahrtrichtung transportiert werden, um Fahrerinnen und Fahrer, die sich der Gefahrenstelle nähern, frühzeitig zu warnen.

Der Einsatz solcher Systeme bedarf Rahmenbedingungen für den Aufbau einer verlässlichen und funktionsfähigen Infrastruktur, für deren Schaffung sich die Landesregierung mit dem IVS-Rahmenplan einsetzt.

3.4 Radverkehr

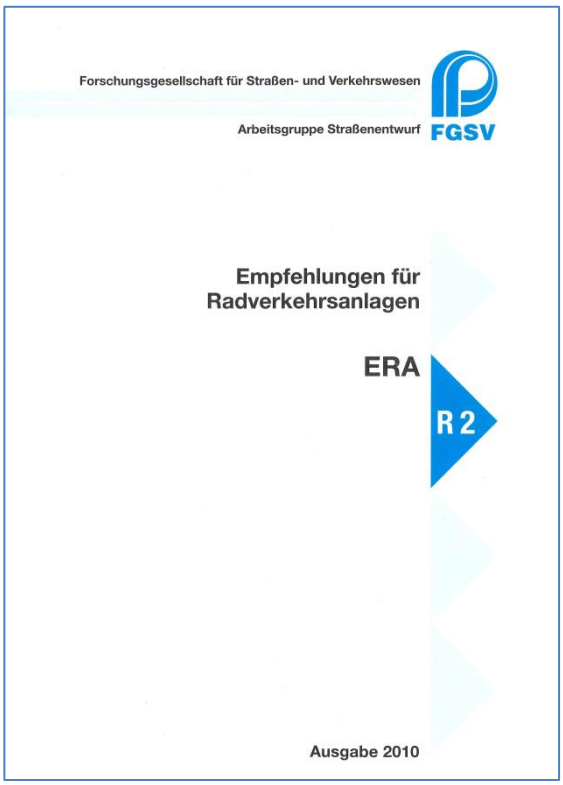
Der Radverkehr hat innerorts in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen. Steigende Radverkehrsanteile und die Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes stellen alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor neue Herausforderungen. Auch in globalen Trends wird deutlich, dass sich das Mobilitätsverhalten im urbanen Raum ändert. Diese Veränderungen müssen als Grundlage für die Neu- und Umgestaltung von Verkehrsflächen dienen. Potentiale zur Erhöhung der Verkehrssicherheit können nur dann ausgeschöpft werden, wenn eine entsprechende sichere und für alle Verkehrsteilnehmer verständliche Infrastruktur zur Verfügung steht. Die zwischenzeitlich vorliegenden wissenschaftlich gesicherten Erkenntnisse über den verkehrssicheren Bau von Radverkehrsanlagen haben in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) ihren Niederschlag gefunden. Diese Empfehlungen bilden die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen und gelten für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen.

Radverkehrsanlagen sollen den Ansprüchen verschiedener Nutzergruppen genügen. Wesentliche Unterschiede zwischen diesen liegen in der unterschiedlichen Fähigkeit, komplexe Verkehrssituationen zu bewältigen, den individuell gewünschten Fahrgeschwindigkeiten, der Nutzung unterschiedlicher Fahrzeuge (z.B. Fahrräder mit Anhänger oder Trailer, Lastenräder, Pedelecs, Inline-Skates) mit entsprechenden Anforderungen an Breiten,

Längen, Kurvenradien und Anhaltewege.

Die Wahl von Führungsformen mit geringerem Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und guter Begreifbarkeit tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs bei. Dafür sollten folgenden Kriterien gelten:

- Gewährleistung guter Sichtverhältnisse,
- Erkennbarkeit der baulichen Gegebenheiten, besonders die, um Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern zu vermeiden,
- logische und lückenlose Führung des Radverkehrs,
- ortsfeste Beleuchtung,
- bauliche Ausführung mit geringem Sturz- und Gefährdungsrisiko,
- ausreichende Griffigkeit der Fahrbahn,
- Vermeidung von Rillen und Kanten,
- Absturzsicherungen und
- ein qualitativ guter Erhaltungs- und Betriebszustand.



Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ sind mit RdErl. vom 29.8.2011 durch das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr – für den Bereich der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen sowie der Landesstraßen in der Baulast des Landes – verbindlich eingeführt und im Radverkehrsplan des Landes (LRVP) verankert.

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ stellen eine wertvolle Hilfe für die Planung, den Entwurf und den Betrieb insbesondere auch von innerörtlichen Radverkehrsanlagen dar; sie können maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Den Kommunen wurde die Anwendung empfohlen.

Die Landesregierung sieht den Bedarf nach einer Radverkehrsanlage an Außerortsstraßen in Anlehnung an die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) aus Gründen der Verkehrssicherheit als gegeben an, wenn im Prognosejahr 2025 die Verkehrsbelastung des Streckenabschnittes, unabhängig von der zulässigen Geschwindigkeit, den Grenzwert von 2.500 Kfz/24h überschreitet und kein Alternativweg für den Radverkehr vorhanden ist.

Die Planung und der Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen erfolgt auf Basis der im Zuge des LRVP aufgestellten und im Jahr 2015/2016 fortgeschriebenen Radwegebedarfspläne Bund und Land sowie der darin anhand eines landesweit einheitlichen Bewertungsverfahrens vorgenommenen Einstufung der Radwegevorhaben in die Prioritätsstufen „Vordringlicher“ und „Weiterer Bedarf.“

3.5 Fußgängerverkehr

Zur Verbesserung der Sicherheit vor allem von schwächeren, ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer eignen sich die nachfolgenden Maßnahmen:

Die Einrichtung von Querungshilfen: Neben den konventionellen Lösungen, wie Ampeln, Aufpflasterungen oder Mittelinseln haben die Untersuchungen der Unfallforschung der Versicherer (GDV) gezeigt, dass Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger bieten, wenn die Gestaltungsvorgaben der Richtlinie für Fußgängerüberwege (R-FGÜ) eingehalten werden und es sich um Straßen mit maximal einem Fahrstreifen je Richtung handelt. Dabei ist die gute Erkennbarkeit durch auffällige Beschilderung und Markierung, eine gute Sichtbeziehung zwischen Kraftfahrern und Fußgängern auf dem Zebrastreifen und den Warteflächen, die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit und eine zusätzliche Beleuchtung wichtig.

Zusätzliche Mittelinseln können die Sicherheit eines Zebrastreifens erhöhen. Außerdem ist die barrierefreie Gestaltung erforderlich, um auch mobilitätseingeschränkten Personen ein sicheres Queren zu ermöglichen. Die Einrichtung sicherer Knotenpunkte setzt voraus, dass Sichthindernisse vermieden werden, Fußgängerfurten auffällig markiert, Abbiegerführungen, die hohe Geschwindigkeiten beim Abbiegen begünstigen, wie große Abbiegeradien oder Einfahrkeile, vermieden, riskante Stellen gegen ungewolltes Queren von Fußgängern gesichert und an Knotenpunkten keine Netzlücken im Fußgängerverkehr entstehen dürfen. Überquerungsmöglichkeiten an Haltestellen und Bahnhöfen des öffentlichen Personennahverkehrs erhöhen die Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern, wenn eine verkehrsabhängige Ampel eingerichtet wird, die mit der Busabfahrt koordiniert ist. So können Fußgängerinnen und Fußgänger, die noch schnell den haltenden Bus erreichen wollen, die Straße ohne Risiko überqueren. Auch Mittelstreifen sind eine Möglichkeit, das Queren zu erleichtern, weil sich die Fußgängerinnen und Fußgänger nur auf eine Richtung des Verkehrs konzentrieren müssen und gleichzeitig eine Möglichkeit zum Verweilen haben. Die Komplexität der Verkehrssituation wird reduziert. Dies kommt in besonderem Maße langsameren Fußgängerinnen und Fußgängern und Kindern zugute. Oft helfen auch schon zusätzliche Farbmarkierungen, um einen Querungsbereich optisch hervorzuheben und damit sicherer zu machen.

Diese Anforderungen müssen nicht nur für den Neubau, sondern auch für den Bestand angelegt werden. Die Landesregierung wird im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel die Gestaltungsvorgaben der Richtlinie für Fußgängerüberwege (R-FGÜ) beachten. Den Kommunen wird die Anwendung der Richtlinie empfohlen.

3.6 Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken erhöhen

In den vergangenen Jahren wurden erhebliche Anstrengungen unternommen, die bestehenden Systeme motorradfreundlicher Schutzeinrichtungen zu verbessern. Beispielsweise wurde im Rahmen der Aktion „Sicher durch den Harz“ ein Unterfahrschutz an Leitplanken auf der B 27 oberhalb von Blankenburg in Richtung Elbingerode eingerichtet.

Als weitere Maßnahmen kommen die Aufbringung einer durchgezogenen, nach Möglichkeit doppelten Fahrstreifenbegrenzung in Fahrbahnmitte in kritischen Kurvenbereichen oder der Einsatz von so genannten Rüttelstreifen in Betracht (z. B. Rappbodetunnel im Zuge der L 96). Dadurch konnte die Verkehrssicherheit für Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer auf dieser Strecke nachweisbar erhöht werden.

Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr wird im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel weitere Strecken mit einem entsprechenden Unterfahrschutz ausstatten und auf diesem Weg einen wirksamen Beitrag zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit von Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern leisten.

Die im „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MVMot)“ zusammengefassten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in unfallauffälligen Streckenbereichen werden im Land inhaltlich umgesetzt. Damit können Motorradunfälle vermieden oder zumindest die Unfallfolgen verringert werden.

4. Handlungsfeld Fahrzeugtechnik

Bereits durch Verbesserung der passiven Sicherheit in und an den Fahrzeugen (wie Knautschzone, Sicherheitslenksäule, Sicherheitsglas, Sicherheitsgurt und Airbag) sind in der Vergangenheit erhebliche Erfolge erreicht worden. Zudem tragen Maßnahmen wie z.B. ein vorderer und hinterer Unterfahrschutz, seitliche Schutzvorrichtungen an Nutzfahrzeugen oder eine weiche Frontgestaltung bei schweren Pkw und glatte Umriss-Oberflächen ohne hervorstehende starre Teile zu einen erhöhten Schutz des Unfallgegners (insbesondere von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern) bei.

In den letzten Jahren sind zudem Fortschritte in der aktiven Fahrzeugsicherheit zu verzeichnen. Aktuell verfügbare oder noch in der Entwicklung befindliche Elemente sind Automatische Blockierverhinderer (ABV) und das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP), Abstandstempomaten mit und ohne Notbremsfunktion sowie Heckaufprallassistenten, Spur(-lenk)assistenten, Verkehrszeichenerkennung, Nachtsichtunterstützung, Umfeldüberwachung, Systeme zur Müdigkeitserkennung (Pupillomaten), Überhol-, Ausweich- und Kreuzungsassistenten sowie die Car-to-X-Communication.

Aufgrund des bereits erreichten Harmonisierungsgrades sind in der Fahrzeugtechnik weitere Verbesserungen (durch den Erlass von Ausrüstungsvorschriften) vorwiegend auf europäischer Ebene erreichbar. Mit der Verordnung EG 661/2009 wurde der verpflichtende Einbau Elektronischer Stabilitätsprogramme (ESP) in neue Pkw und Nutzfahrzeuge, vorausschauende Notbremssysteme für schwere Nutzfahrzeuge und Busse, Spurverlassenssysteme für Nutzfahrzeuge und Busse sowie Reifendrucküberwachungssysteme für Pkw umgesetzt. Reflektierende Konturmarkierungen zur Erhöhung der Sichtbarkeit bei schweren und langen Nutzfahrzeugen sind durch die ECE-Regelung 48 und 104 definiert und in der Einführung.

Die Landesregierung befürwortet zudem den freiwilligen Einsatz von Technologien zur Prüfung der Fahrtauglichkeit in Bezug auf Alkohol oder Müdigkeit in Fahrzeugen gewerblicher Unternehmen und in Fuhrparks. Auch wird zu prüfen sein, inwieweit elektronische atem-alkoholsensitive Wegfahrsperren (sog. Alkolocks), die erst durch eine Atemalkoholprobe des Fahrers deaktiviert werden können, ein geeignetes Instrument im Zuge der Rehabilitation alkoholauffälliger Kraftfahrer darstellen.

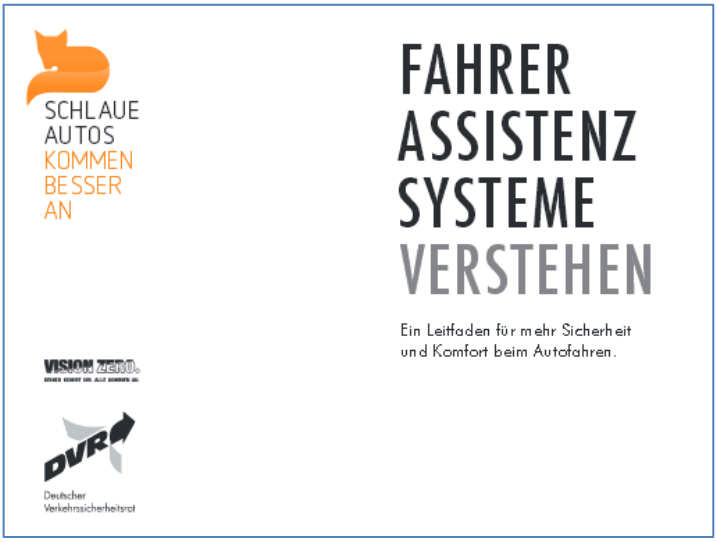
4.1 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge – Aktive Sicherheit

Dass unfallvorbeugende, aktive Fahrerassistenzsysteme insbesondere auch bei Nutzfahrzeugen wesentlich zu Reduzierung der Unfallhäufigkeit und -schwere beitragen können, ist durch zahlreiche Studien belegt.

Erhöhung der Marktdurchdringung von Fahrerassistenzsystemen

Assistenzsysteme zur Erhöhung der aktiven Sicherheit können die Fahrerin und den Fahrer bei den unterschiedlichsten Fahraufgaben unterstützen. Systemabhängig wird die

Fahrerin und der Fahrer entweder nur vor Gefahren gewarnt oder das System unterstützt aktiv die Wahrnehmung der anstehenden Fahraufgabe. Viele dieser Systeme, wie beispielsweise die elektronischen Fahrdynamik-Regelsysteme (ESP, Elektronisches Stabilitätsprogramm), werden schon heute in den meisten Fahrzeugen genutzt. Andere Systeme befinden sich noch in der Entwicklung und werden über die gehobenen Fahrzeugklassen schrittweise in den Markt eingeführt.



Nach Überzeugung der Landesregierung trägt der Einsatz solcher Systeme dazu bei, die Verkehrssicherheit nachhaltig zu erhöhen. Fahrerassistenzsysteme können auch einen erheblichen Beitrag dazu leisten, altersbedingte Einschränkungen der physischen und psychischen Leistungsfähigkeit von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern auszugleichen und damit die Fahraufgaben zu erleichtern. So können etwa Kreuzungsassistenten künftig insbesondere älteren Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern helfen, komplexe Verkehrssituationen zu meistern. Dieses Potenzial gilt es zur Bewahrung der Mobilität von Seniorinnen und Senioren zu nutzen.

Fahrerinnen und Fahrer dürfen aber nicht überfordert oder abgelenkt werden. Auch können sie solche Systeme nicht von ihrer Verantwortung für Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme entbinden. Die Landesregierung tritt für eine Verbreitung solcher Systeme ein, um das Sicherheitspotenzial möglichst bald flächendeckend zu nutzen und wird sich in den entsprechenden Fachgremien dafür einsetzen.

Verstärkte Einbeziehung von Fahrerassistenzsystemen in die Sicherheitsbewertung von Neufahrzeugen (Euro NCAP)

Mit diesem europäischen Programm zur Bewertung der Sicherheit von Neufahrzeugen wird Käufern von Neuwagen in der EU ein Instrument zur Verfügung gestellt, mit dem sie die Sicherheit des Fahrzeugs als objektives Entscheidungskriterium bewerten können. Seit 2009 sind zu den ursprünglichen Bewertungskriterien „Schutz erwachsener Insassen“, „Fußgängerschutz“ und „Schutz von Kindern“ in der Kategorie „Sicherheitsassistenzsysteme“ zusätzlich Fahrerassistenzsysteme wie z.B. ESP, Gurtwarner und Geschwindigkeitsbegrenzer aufgenommen worden.

Die Landesregierung spricht sich dafür aus, weitere Fahrerassistenzsysteme in die Bewertung aufzunehmen, wenn der Nachweis der Erhöhung der Verkehrssicherheit wissenschaftlich belegt ist.

Aufbau eines automatisierten Notrufsystems (eCall)

Die EU-Kommission bereitet den europaweiten Einsatz der automatischen Notrufmeldung eCall vor. Dabei soll die moderne Sicherheitstechnik in Fahrzeugen durch ein automatisches Notrufsystem in Pkw, das bei einem Unfall einen elektronischen Hilferuf absetzt, erweitert werden. Der Hauptnutzen des eCall-Systems liegt in der schnelleren Information der Notdienste über den genauen Unfallort, so dass die Wartezeit für die Verletzten erheblich verkürzt, bzw. der Rettungsdienst gezielter und schneller vor Ort sein kann. Durch eine Verletzungsvoraussage kann zudem der Wirkungsgrad von Rettungsmaßnahmen erhöht und damit die Überlebenswahrscheinlichkeit Schwer- und Schwerstverletzter gesteigert werden.

Deutschland hat sich verpflichtet, an der Einführung dieses europaweit einheitlichen Notrufsystems mitzuarbeiten. Damit verbunden ist die Pflicht der Rettungsleitstellen (europaweit einheitlich als Public Safety Answering Point) bezeichnet, bis spätestens 1. Oktober 2017 die für die Kommunikation erforderliche Technik vorzuhalten. Die Landesregierung begrüßt den Aufbau dieses Systems.

Vernetzung von Fahrzeugen untereinander und mit der Verkehrsinfrastruktur

Die Vernetzung von Fahrzeugen untereinander (Car-to-Car) als auch mit der Infrastruktur (Car-to-I) wird in Zukunft zu einem festen Bestandteil der Fahrzeug- und Verkehrstechnik werden und helfen, die Sicherheit auf den Straßen zu erhöhen. Es ist davon auszugehen, dass zukünftig nahezu alle Fahrzeughersteller diese Technik in ihre Fahrzeuge integrieren werden. Für die Kommunikation mit ihrer Umgebung ist neben der Fahrzeugtechnik auch die Infrastruktur mit entsprechender Technik auszurüsten. Insbesondere aus Sicht der Verkehrssicherheit ist es erforderlich, relevante Bereiche, wie Baustellen oder Kreuzungen mit sogenannten Road-Side-Units (RSU) auszustatten, welche Informationen über Gefahrenschwerpunkte bspw. mittels WLAN-Funktechnologien an die Fahrzeuge senden. Zudem sorgen RSUs für die Weiterleitung von Informationen aus den Fahrzeugen z. B. über Geschwindigkeit oder Verkehrsaufkommen an Verkehrsmanagementzentralen.

Verkehrsdaten, wie die zur aktuellen Verkehrslage, zu Baustellen oder Parkinformationen stellen unter anderem einen wichtigen Baustein beim Aufbau Intelligenter Verkehrssysteme (IVS) dar. Ihre Erfassung, Übermittlung, Verarbeitung und Bereitstellung ist Gegenstand intelligenter Verkehrssysteme, deren Einführung und Nutzung vom Land Sachsen-Anhalt gefördert wird.

4.2 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge – Passive Sicherheit

Bei der passiven Sicherheit konnten u.a. durch die Einführung des Sicherheitsgurtes, des Airbags und durch die Weiterentwicklung der Fahrgastzelle erhebliche Sicherheitsgewinne erzielt werden. Auch der Schutz von Fußgängern durch Verbesserungen an der Frontseite der Fahrzeuge wurde erhöht.

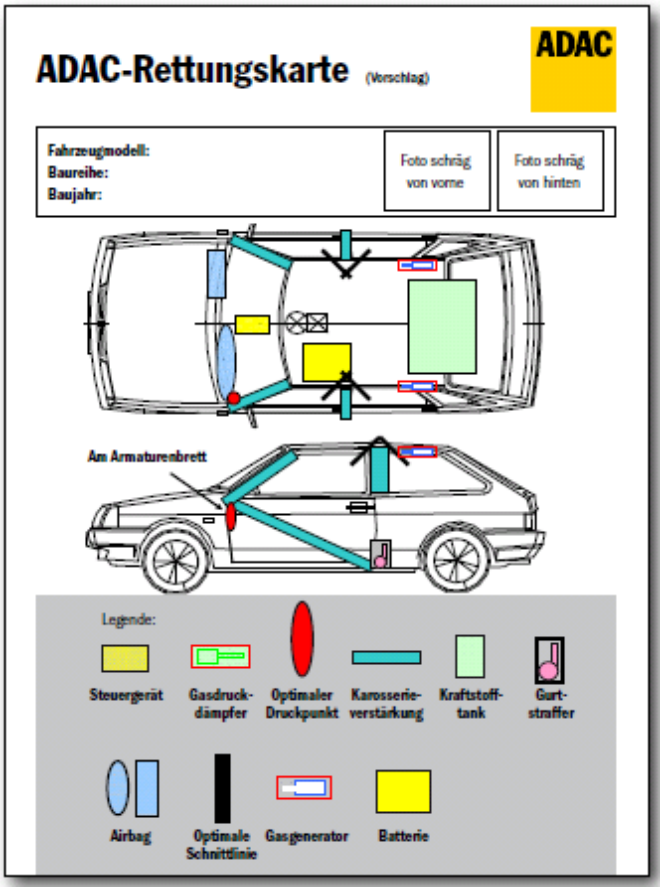
Übernahme der Prüfvorschriften zum Fußgängerschutz auf SUV (Sports Utility Vehicles) und Fahrzeuge mit kurzem Vorderwagen (Transporter)

SUV (Sports Utility Vehicles) und andere Geländewagen haben in der Regel hohe und starre Fahrzeugfronten, so dass der Fußgängerschutz in Teilbereichen verbesserungswürdig ist. Ab dem 24. Februar 2015 gelten die Anforderungen der Fußgängerschutzverordnung für alle neuen Pkw und leichten Nutzfahrzeuge, auch für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,5 Tonnen.

Die Landesregierung begrüßt diesen Schritt als wichtigen Baustein für die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern.

Rettungskarten

Moderne Autotechnik bietet mehr Sicherheit, erschwert aber teilweise die rasche Befreiung der Insassen. Wo an der Karosserie Spreizer und Schere anzusetzen sind, welche Vorsichtsmaßnahmen nötig sind, um Airbags nicht nachträglich auszulösen, ist den Einsatzkräften nicht immer bekannt. Für schnellere Rettung sorgt die vom ADAC eingeführte und als Standard gesetzte Rettungskarte. Diese soll einheitlich hinter der Fahrersonnenblende angebracht werden bis flächendeckend in ganz Europa eine elektronische Datenübermittlung an die Unfallstelle möglich ist.



Die Landesregierung empfiehlt:

- Drucken Sie die Rettungskarte Ihres Fahrzeuges in Farbe aus, damit Problembereiche klar erkennbar sind.
- Prüfen Sie anhand der Typbezeichnung und dem Foto, ob die ausgedruckte Rettungskarte Ihrem Fahrzeug entspricht. Es wird immer die maximal mögliche Airbag-ausstattung dargestellt.
- Befestigen Sie die Rettungskarte nur hinter der Fahrer-Sonnenblende, denn dieser Ort wurde für Rettungskräfte international kommuniziert. Falten Sie sie vorher mit der bedruckten Seite nach innen, um ein Ausbleichen zu verhindern.
- Aufkleber „Rettungskarte im Fahrzeug“ am linken oberen oder unteren Rand der Windschutzscheibe anbringen. Den Aufkleber gibt es in jeder ADAC-Geschäftsstelle.

Zudem wird empfohlen, den Rettungskräften die Rettungskarte als mobile App für Smartphones zur Verfügung zu stellen.

4.3 Elektro- und Hybridfahrzeuge

Nach Einschätzung der Landesregierung werden Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellenfahrzeuge in den kommenden Jahren das Bild des Straßenverkehrs in Deutschland zunehmend prägen. Die Landesregierung setzt sich dafür ein, dass mögliche Sicherheitsrisiken dieser Technologien frühzeitig erkannt und Lösungsmöglichkeiten gefunden werden.

Die Antriebe von Elektro- und Hybridautos sind geräuscharm. Dies bringt insbesondere innerorts Lärmvorteile, birgt aber für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger in bestimmten Situationen auch Gefahren. Die Landesregierung spricht sich dafür aus, dass Elektrofahrzeuge mit der neuesten Sicherheitstechnik zur Verhinderung von Unfällen ausgestattet werden. Sie hält es insbesondere für erforderlich, dass Elektrofahrzeuge in bestimmten Situationen etwa beim Ein- und Ausparken Geräusche erzeugen, die schwächere Verkehrsteilnehmer warnen, ohne den Nutzen ihrer Lärmminderung zu konterkarieren.

4.4 Motorräder, Fahrräder und andere Zweiräder

Aufgrund der anhaltend hohen Verunglücktenzahlen mit schwersten und tödlichen Verletzungen – insbesondere bei den Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern selbst – hält es die Landesregierung für unumgänglich, die Entwicklungen in der Fahrzeugtechnik zu nutzen, um die Sicherheit zu erhöhen.

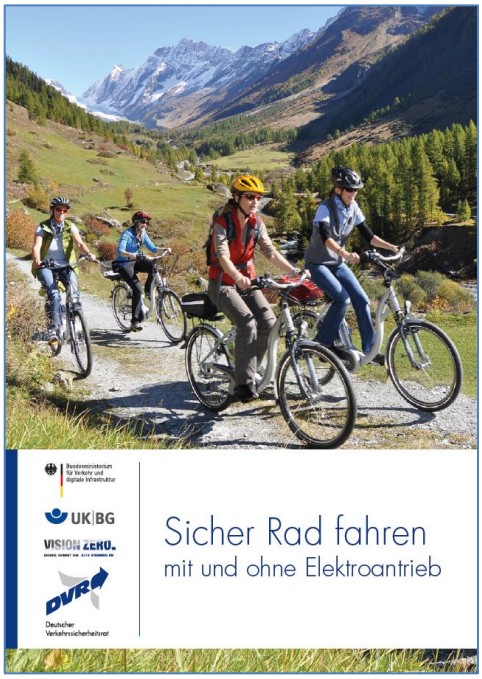
Serienmäßige Ausstattung aller Motorräder mit automatischen Blockierverhinderern (ABV, ABS)

Ausweislich zahlreicher Studien haben Blockierverhinderer ein großes Potenzial, Motorradunfälle zu vermeiden oder abzumildern. Insbesondere ABV verhindert blockierende Räder und damit verbundene Stürze. Die ab dem 1. Januar 2016 für neue Fahrzeugtypen verbindliche EU-Verordnung 168/2013/EU zur Typgenehmigung von Motorrädern schreibt für neu zuzulassende Krafträder über 125 cm Hubraum und über 11 kW Leistung serienmäßig ein Antiblockiersystem vor (ausgenommen sind Wettbewerbs-Enduros und Trialmaschinen). Für die Erstzulassung treten die neuen Vorschriften am 1. Januar 2017 in Kraft.

Elektrisch unterstützte Fahrräder (Pedelecs)

Pedelecs haben in den letzten Jahren ihren Marktanteil erheblich ausbauen können. Dieser Trend ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass neue Nutzergruppen (neben älteren Menschen, denen das konventionelle Radfahren zu mühsam geworden ist, nun auch jüngere und sportliche Personen) diese Fortbewegungsart im Alltags- und Freizeitverkehr für sich entdecken.

Wenig bekannt ist bisher, wie sich diese Entwicklung auf die Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer auswirkt. Spezielle Unfallkonstellationen konnten bisher auf der Grundlage der amtlichen Unfallstatistik nicht untersucht werden. Denn Pedelecs bis 250 Watt und mit einer Tretunterstützung bis max. 25 km/h werden in der Unfallstatistik bislang als Fahrräder codiert, Pedelecs mit höherer Leistung bzw. höheren Geschwindigkeiten als Kleinkrafträder. Für die Identifikation von Pedelecs in der amtlichen Unfallstatistik ist der Datensatz daher erweitert worden, um die Fahrzeuge künftig separat auswerten zu können.



Die Landesregierung begrüßt zudem, dass zurzeit mögliche Einflussfaktoren von Pedelecs und anderen motorunterstützten Fahrrädern auf die Verkehrssicherheit einer wissenschaftlichen Untersuchung mit dem Ziel unterzogen werden, Problemfelder zu identifizieren, die die Basis für eine frühzeitige Erarbeitung und Implementierung sinnvoller Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit darstellen. Mindestens haben Fahrräder mit elektrischem Motor andere technische und fahrdynamische Eigenschaften, erreichen höhere Geschwindigkeiten und tragen bei Unfällen ein höheres Verletzungsrisiko mit sich. Deshalb unterstützt die Landesregierung Maßnahmen zur Aufklärung über sichere Pedelecs wie beispielsweise Kampagnen „Worauf ist beim Kauf und der Nutzung zu achten?“ und forciert Anstrengungen, die der Erhöhung der Helmtragequote dienen.

4.5 Lkw

Schutz (wie Unterfahrschutz) an Lkw

Bereits seit Mitte der 70er Jahre gehört der Heckunterfahrschutz an Lkw zur Standausstattung. Dennoch führen Unfälle, bei denen ein Pkw auf einen Lkw auffährt, oft zu schweren und tödlichen Verletzungen. Dafür ist in vielen Fällen ein zu hoch angebrachter oder nicht ausreichend stabiler Unterfahrschutz ursächlich. Deutschland hat daher einen Vorschlag eingebracht, nach dem die UNECE Regelung R 58, die die Beschaffenheit und Installation von Heckunterfahrschutzsystemen regelt, ergänzt werden soll. Danach sollen u.a. die Prüflasten erhöht und die Bodenfreiheit reduziert werden. Abschätzungen mithilfe eines Verletzungsrisikomodells zeigen, dass diese Maßnahmen die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten reduzieren können. Eine Entscheidung steht noch aus. Die Landesregierung spricht sich daher für eine verbindliche Verbesserung des Unterfahrschutzes auf europäischer Ebene aus.

Abbiegeassistenz für (schwere) Lkw

Das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur hat sich zum Ziel gesetzt, die Anzahl und Schwere von Abbiegeunfälle von Lkw mit schwächeren Verkehrsteilnehmern durch die Einführung eines Abbiegeassistenten bei schweren Lkw zu verringern. Dazu wurde in 2014 ein Forschungsprojekt zur Entwicklung der Grundlagen für ein Testverfahren initiiert. Der Abschlussbericht dazu liegt vor. Die Landesregierung hat das Vorhaben unterstützt, einen Vorschlag zur verpflichtenden Ausrüstung schwerer Lkw mit o.g. Systemen bei der UN-Wirtschaftskommission einzureichen.

Maßnahmenkatalog

Handlungsfeld: Mensch

	Maßnahmen		Zuständigkeit und Kooperationspartner
2.1	Kinder im Straßenverkehr	Projekttage	BMVI, DVW, LVW, örtl. Verkehrswachten
	Mobile Verkehrserziehung für Kinder	Projekttage	MLV, LVW
	Verkehrssicherheitstage an Schulen	Projekttage	ADAC, MI/Polizei, örtl. Verkehrswachten
	Beratungsgespräche in Kitas	Informationsveranstaltungen für Pädagogen	LVW, örtl. Verkehrswachten, ausgebildete Fachmoderatoren
	Kind und Verkehr	Informationsveranstaltungen für Eltern	LVW, örtl. Verkehrswachten, ADAC, ausgebildete Fachmoderatoren
	Aufgepasst mit ADACUS	Verkehrserziehung für Vorschulkinder und 1. Klassen	ADAC
	Schulwegsicherheit	Teilprojekte • Schulweghelfer • Schulwegpläne • Elterntaxi • Jugendverkehrsschulen	MLV, LVW, MB, MI/Polizei, LK und regionale Projektpartner
		Schulanfangsaktionen	Verkehrswachten, MI/Polizei, ADAC, DEKRA
	Sichtbarkeit macht Schule	Sicherheitswesten-Aktion und Wettbewerb	ADAC
		Busschulen	Gesellschaften des ÖPNV
	Stationäre und mobile Jugendverkehrsschulen	Radfahrausbildung	LVW, MB, örtl. Verkehrswachten, Polizei
	Mal und Zeichenwettbewerb		ÖSA, Unfallkasse Sachsen-Anhalt (UKST), MI/Polizei, LVW
	ADAC Jugendfahrradturnier		ADAC, örtl. Verkehrswachten, LVW, UKST

2.2	Mobile Verkehrserziehung - Jugend und Verkehr		LVW, MLV
	Aktion Junge Fahrer		LVW, örtl. Verkehrswachten BMVI, DVW
	Schulisches Fahrsicherheitstraining		ADAC, MI, MB, ÖSA
	Peer-Projekt an Fahrschulen (s.a. 2.6)		MISTEL / SPI Forschung gGmbH, Fahrschulen, Fahrlehrerverband Sachsen-Anhalt, LVW, MLV
	WAM (wait a minute; Folgeprojekt von „Schutzengel“)	Aufklärung zu Risiken im Straßenverkehr	ADAC, LK, MI
	Mobile Verkehrserziehung für Menschen mit Behinderungen		LVW, MLV
	Fahrerfahrung Alkohol		B.A.D.S., ADAC
	Straßenkreuze		MI/Polizei
	Fifty-Fifty-Taxi		Ostdeutscher Sparkassenverband (OSV), AOK, ADAC, MI, Funkhaus Halle, Taxigewerbe
	Safety Check		DEKRA
2.3	Mobil bleiben, aber sicher!	Projekttage	BMVI, DVW, LVW, örtliche Verkehrswachten
	Seniorenberater	Moderatorenprogramm, Beratungsgespräche	LVW, qualifizierte Moderatoren, BMVI, DVW,
	Sicher mobil	Moderatorenprogramm Veranstaltungen (s.a. 4.1)	BMVI, DVW, LVW, qualifizierte Moderatoren
	Fahrsicherheitstraining		ACE, örtliche Verkehrswachten, ADAC, DVR
	FahrFitnessCheck	Freiwillige Überprüfung der Pkw-Fahrfertigkeiten	ADAC
	Sicher unterwegs mit Rollator		LVW, örtl. VW, Fachmoderatoren
2.4	FahrRad… aber sicher!	Projekttage	LVW, örtliche Verkehrswachten BMVI, DVW

	Fit mit dem Fahrrad	Fahrradtraining für Senioren (Pedelec), s.a. 4.4	LVW, örtliche Verkehrswachten BMVI, DVW
2.5	Öffentlichkeitsarbeit zur Unterstützung des freiwilligen Tragens von Fahrradhelmen.		MLV, MI, LVW
	Fahrradaktionstage	Mit dem Rad zur Arbeit Fahrradaktionstag	MLV, LVW ADFC
	Aufklärungsprogramme für Motorradfahrer	Sicher durch den Harz	Länderübergreifend Thüringen, Sachsen-Anhalt und Niedersachsen, Polizei, Verkehrswachten
	Verstärkung der Beratungspflicht bei der Einnahme von Medikamenten		MLV, MS
2.6	Mobile Verkehrserziehung für Menschen mit Behinderungen	Schulungen	MLV, LVW
2.9	Ablenkung	Einbindung in bestehende Präventionsprojekte	LVW
2.10	Für Regelakzeptanz werben	Einbindung in bestehende Präventionsprojekte	MLV, MI
	Intensivierung der Verkehrsüberwachung		Polizei, Kommunen
	Schaffung einer Rechtsgrundlage für Section Control unterstützen		MLV, MI
	Erhöhung des Verwarngeldes bei Gurtverstößen unterstützen		MLV
	Aktion Rettungsgasse		MLV, ADAC

Handlungsfeld: Infrastruktur

	Maßnahmen:	Zuständig
3.	Anwendung der „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“, um eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen	MLV, Kommunale Baulastträger
	Anwendung der „Richtlinie für das Sicherheitsaudit an Straßen (RSAS)“ in der Straßenbaulast des Bundes und des Landes, Empfehlung der Anwendung für alle Straßen Sachsen-Anhalts	MLV, Kommunale Baulastträger
3.1	Anwendung der RL für die Anlage von Landstraßen (RAL), um die Verkehrssicherheit zu erhöhen	MLV, Kommunale Baulastträger

	Wildunfälle reduzieren	MLV, MULE, MI
	Mit Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen und zusätzlichen Überholstreifen Unfälle vermeiden	MLV
	Umsetzung der Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB) und der Richtlinie für den passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesystem zum Schutz der Verkehrsteilnehmer (RPS)	MLV
	Durch Änderungen der Infrastruktur und ggfs. Überwachung des Verkehrs die Verkehrssicherheit an Knotenpunkten erhöhen	MLV, MI
	Verkehrssicherheitsscreening einführen	MLV, LSBB
3.2	Umsetzung der Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)	MLV, Kommunale Baulastträger
3.3	Umsetzung des Rahmenplans zur Einführung und Nutzung intelligenter Verkehrssysteme	MLV, NASA, Kommunale Baulastträger
3.4	Anwendung der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA)	MLV, Kommunale Baulastträger
3.5	Beachtung der Gestaltungsvorgaben der Richtlinie für Fußgängerüberwege	MLV, Kommunale Baulastträger
3.6	Umsetzung der im Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MVMot) zusammengefassten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in unfallauffälligen Streckenbereichen	MLV
	Regelmäßige Fortbildung von Straßenverkehrsbehörden, Ordnungsämtern, Unfallkommissionen und Polizei hinsichtlich der Regelwerke sowie der StVO und VwV-StVO	LVwA, SIKOSA, FH Polizei LSA, LVW

Handlungsfeld: Fahrzeugtechnik

	Maßnahmen:	Zuständig:
4.1	Maßnahmen (einschl. der notwendigen Öffentlichkeitsarbeit) und Unterstützung gesetzgeberischer Initiativen zur Einführung neuer und Erhöhung der Marktdurchdringung vorhandener Fahrerassistenz-systeme (auch im Rahmen der Maßnahmen für Senioren)	MLV, LVW
	Unterstützung bei der Einführung des europaweiten automatischen Notrufsystems eCall im Rettungswesen	MI
	Vernetzung von Fahrzeugen untereinander/mit der Verkehrsinfrastruktur, Intelligente Verkehrssysteme	MLV

4.4	Aufklärung über sichere Pedelecs (insb. im Rahmen von Veranstaltungen für Radfahrerinnen und Radfahrer aber auch Seniorinnen und Senioren)	MLV, LVW
4.5	Unterstützung gesetzgeberischer Bemühungen zur Verbesserung des Unterfahrschutzes an LKW und Einführung des Abbiegeassistenten für schwere LKW	MLV

Entwicklung der Verkehrsunfälle nach Ortslage 2005 – 2016

		Land Sachsen-Anhalt	innerhalb geschlossener Ortschaften	außerhalb geschlossener Ortschaften	BAB
2005	Verkehrsunfälle, gesamt	84.539	57.359	22.588	4.592
	Getötete	242	56	155	31
	Schwerverletzte	2.980	1.366	1.339	275
	Leichtverletzte	10.128	6.379	3.093	656
2006	Verkehrsunfälle, gesamt	82.324	56.439	21.546	4.339
	Getötete	219	55	139	25
	Schwerverletzte	2.802	1.288	1.287	227
	Leichtverletzte	9.953	6.463	3.044	446
2007	Verkehrsunfälle, gesamt	81.824	55.752	21.885	4.187
	Getötete	213	53	126	34
	Schwerverletzte	2.973	1.385	1.292	296
	Leichtverletzte	10.124	6.476	3.097	551
2008	Verkehrsunfälle, gesamt	79.072	53.482	21.434	4.156
	Getötete	223	48	144	31
	Schwerverletzte	2.547	1.157	1.186	204
	Leichtverletzte	9.532	6.170	2.862	500
2009	Verkehrsunfälle, gesamt	79.977	54.327	21.451	4.199
	Getötete	164	47	92	25
	Schwerverletzte	2.264	1.085	1.012	167
	Leichtverletzte	9.098	5.794	2.769	535
2010	Verkehrsunfälle, gesamt	83.895	57.100	21.563	5.232
	Getötete	157	47	94	16
	Schwerverletzte	2.106	965	944	197
	Leichtverletzte	8.306	5.197	2.498	611
2011	Verkehrsunfälle, gesamt	76.374	52.143	20.169	4.062
	Getötete	181	41	115	25
	Schwerverletzte	2.173	1.018	950	205
	Leichtverletzte	8.406	5.419	2.396	591
2012	Verkehrsunfälle, gesamt	76.455	51.330	20.919	4.206
	Getötete	140	42	79	19
	Schwerverletzte	2.131	1.028	875	228
	Leichtverletzte	8.200	5.346	2.290	564
2013	Verkehrsunfälle, gesamt	76.085	50.946	20.608	4.531
	Getötete	139	34	82	23
	Schwerverletzte	2.176	1.009	942	225
	Leichtverletzte	7.980	5.042	2.330	608
2014	Verkehrsunfälle, gesamt	73.076	49.995	18.751	4.330
	Getötete	138	45	68	25
	Schwerverletzte	2.318	1.127	917	274
	Leichtverletzte	8.157	5.519	2.111	527
2015	Verkehrsunfälle, gesamt	74.376	49.830	20.008	4.538
	Getötete	145	32	87	26
	Schwerverletzte	2.432	1.104	1.017	311
	Leichtverletzte	8.087	5.158	2.278	622
2016	Verkehrsunfälle, gesamt	75.213	49.711	20.699	4.743
	Getötete	133	31	84	18
	Schwerverletzte	2.378	1.109	995	274
	Leichtverletzte	8.135	5.323	2.215	597

Entwicklung der Verkehrsunfälle nach Altersgruppen 2005 - 2016

Jahr	Verkehrsunfälle (VU), gesamt	Getötete, gesamt	Altersgruppen					
			unter 15 Jahre		von 18 bis unter 25 Jahre		ab 65 Jahre	
			Anzahl VU	*davon Getötete*	Anzahl VU	*davon Getötete*	Anzahl VU	*davon Getötete*
2005	**84.539**	**242**	833	4	25.688	56	9.881	47
2006	**82.324**	**219**	723	4	23.972	60	10.679	40
2007	**81.824**	**213**	704	4	23.716	45	11.362	49
2008	**79.072**	**223**	636	5	21.960	47	11.586	51
2009	**79.977**	**164**	635	4	21.233	32	12.370	40
2010	**83.895**	**157**	577	7	20.760	30	12.828	32
2011	**76.374**	**181**	646	3	16708	30	13.270	45
2012	**76.455**	**140**	600	2	15.395	13	12.946	33
2013	**76.085**	**139**	581	3	13.570	12	13.358	36
2014	**73.076**	**138**	632	2	11.388	18	14.084	35
2015	**74.376**	**145**	495	6	10.303	13	14.937	41
2016	**75.213**	**133**	536	1	10.038	5	15.076	48

Jahr	Verkehrsunfälle (VU), gesamt	Schwer-verletzte (SV), gesamt	Altersgruppen					
			unter 15 Jahre		von 18 bis unter 25 Jahre		ab 65 Jahre	
			Anzahl VU	*davon SV*	Anzahl VU	*davon SV*	Anzahl VU	*davon SV*
2005	**84.539**	**2.980**	833	202	25.688	717	9.881	363
2006	**82.324**	**2.802**	723	198	23.972	657	10.679	373
2007	**81.824**	**2.973**	704	210	23.716	716	11.362	416
2008	**79.072**	**2.547**	636	135	21.960	564	11.586	382
2009	**79.977**	**2.264**	635	176	21.233	490	12.370	335
2010	**83.895**	**2.106**	577	164	20.760	426	12.828	338
2011	**76.374**	**2.173**	646	155	16708	402	13.270	379
2012	**76.455**	**2.131**	600	164	15.395	333	12.946	380
2013	**76.085**	**2.176**	581	170	13.570	317	13.358	373
2014	**73.076**	**2.318**	632	172	11.388	281	14.084	445
2015	**74.376**	**2.432**	495	160	10.303	292	14.937	436
2016	**75.213**	**2.378**	536	168	10.038	268	15.076	451

Jahr	Verkehrsunfälle (VU), gesamt	Leichtver-letzte (LV), gesamt	Altersgruppen					
			unter 15 Jahre		von 18 bis unter 25 Jahre		ab 65 Jahre	
			Anzahl VU	*davon LV*	Anzahl VU	*davon LV*	Anzahl VU	*davon LV*
2005	**84.539**	**10.128**	833	685	25.688	2.521	9.881	895
2006	**82.324**	**9.953**	723	699	23.972	2.334	10.679	919
2007	**81.824**	**10.124**	704	712	23.716	2.523	11.362	978
2008	**79.072**	**9.532**	636	656	21.960	2.328	11.586	1.020
2009	**79.977**	**9.098**	635	707	21.233	2.045	12.370	1.013
2010	**83.895**	**8.306**	577	626	20.760	1.812	12.828	925
2011	**76.374**	**8.406**	646	677	16708	1624	13.270	997
2012	**76.455**	**8.200**	600	663	15.395	1447	12.946	977
2013	**76.085**	**7.980**	581	663	13.570	1255	13.358	949
2014	**73.076**	**8.157**	632	739	11.388	1165	14.084	1.046
2015	**74.376**	**8.058**	495	627	10.303	1.069	14.937	1.030
2016	**75.213**	**8.135**	536	681	10.038	1.028	15.076	1.069

Entwicklung der Verkehrsunfälle Radfahrer 2005 – 2016

Jahr	VU gesamt	GT	davon nach Altersgruppen		SV	davon nach Altersgruppen		LV	davon nach Altersgruppen	
			unter 15 Jahre	*ab 65 Jahre*		*unter 15 Jahre*	*ab 65 Jahre*		*unter 15 Jahre*	*ab 65 Jahre*
2005	**4.047**	**30**	3	15	**544**	62	93	**2.129**	288	278
2006	**3.812**	**20**	0	10	**526**	62	114	**2.079**	255	305
2007	**3.838**	**16**	1	5	**521**	49	131	**2.050**	228	341
2008	**3.702**	**17**	0	8	**506**	41	137	**2.086**	218	347
2009	**3.328**	**21**	0	11	**442**	46	116	**1.879**	229	342
2010	**2.816**	**14**	0	9	**385**	50	98	**1.564**	173	280
2011	**3.221**	**14**	0	10	**421**	47	130	**1.845**	249	354
2012	**3.034**	**18**	0	8	**446**	56	127	**1.727**	214	300
2013	**2.858**	**17**	1	10	**407**	43	106	**1.631**	205	294
2014	**3.086**	**13**	0	2	**469**	47	150	**1.746**	238	333
2015	**2.856**	**15**	1	10	**439**	38	121	**1.647**	169	312
2016	**2.914**	**20**	1	16	**395**	36	132	**1.680**	186	296

Entwicklung der Verkehrsunfälle Hautunfallursache Fahruntüchtigkeit

	Gesamt	Alkohol	illegale Drogen	Alkohol und Drogen	Übermüdung
2005	2.505	2.160	34	35	97
2006	2.200	1.844	40	32	94
2007	2.170	1.838	21	30	93
2008	2.126	1.805	23	28	100
2009	1.864	1.520	18	28	92
2010	1.741	1.401	35	26	107
2011	1.728	1.367	42	19	112
2012	1.724	1.302	52	24	115
2013	1.680	1.240	53	16	161
2014	1.569	1.091	63	26	148
2015	1.658	1.063	82	27	225
2016	1.601	1.076	69	36	183