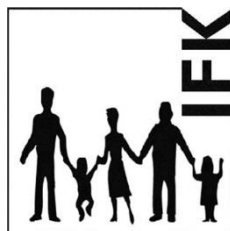


Statusbericht zur Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2024 im Land Brandenburg

Im Auftrag des
Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung
des Landes Brandenburg

Potsdam, den 21.03.2019



IMPRESSUM

- Titel:** Statusbericht zur Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2024 im Land Brandenburg
Das gleichnamige Projekt wurde in Auftrag gegeben vom Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg.
- Herausgeber:** Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung an der Universität Potsdam (IFK)
- Autoren:** Kapitel 1: Einführung in das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Brandenburg mit dem Zielhorizont 2024
Juliane Lippert
Kapitel 2: Zielstellung und Methode des vorliegenden Berichts
Raik Dusin
Kapitel 3: Zusammenfassende Darstellung des Unfallgeschehens im Land Brandenburg 2009 – 2018
Markus Pommerening & Juliane Lippert
Kapitel 4: Analyse des Standes der Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms anhand quantifizierbarer Ziele
Juliane Lippert & Raik Dusin
Kapitel 5: Bewertung der durchgeführten Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Hinblick auf die Erreichung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms unter Bezugnahme auf den Statusbericht von 2017
Katja Lauermann & Michèl Süßmilch
Kapitel 6: Handlungsempfehlungen zur Erreichung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms
Sebastian Ewald & Dietmar Sturzbecher
Kapitel 7: Empfehlungen für ein prozessbegleitendes Qualitätsmanagement in der Verkehrssicherheitsarbeit
Dietmar Sturzbecher & Julia Schmidt
Kapitel 8: Zusammenfassung
Raik Dusin
- Anschrift:** Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung an der Universität Potsdam (IFK)
Staffelder Dorfstraße 19
16766 Kremmen / Staffelde
Tel.: +49 (0) 33055 – 23 91 60
Fax: +49 (0) 33055 – 23 91 03
Mail: ifk@ifk-potsdam.de
www.ifk-potsdam.de

Inhalt

1	Einführung in das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Brandenburg mit dem Zielhorizont 2024	4
1.1	Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms	4
1.2	Schwerpunkte und Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit.....	5
2	Zielstellung und Methodik des vorliegenden Berichts.....	7
2.1	Ziele und Inhalte.....	7
2.2	Methodisches Vorgehen bei der Erarbeitung des vorliegenden Berichtes.....	8
3	Zusammenfassende Darstellung des Unfallgeschehens im Land Brandenburg 2009 – 2018.....	9
4	Analyse des Standes der Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms anhand quantifizierbarer Ziele.....	13
4.1	Vorbemerkung.....	13
4.2	Stand der Reduzierung der im Straßenverkehr Getöteten	13
4.3	Stand der Reduzierung der im Straßenverkehr Schwerverletzten	15
4.4	Stand der Reduzierung der durch unangepasste Geschwindigkeit oder den Einfluss von Alkohol und Drogen verursachten Straßenverkehrsunfälle	17
4.5	Zusammenfassung zum Stand der Zielerreichung.....	19
5	Bewertung der durchgeführten Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Hinblick auf die Erreichung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms unter Bezugnahme auf den Statusbericht von 2017	21
5.1	Ausgangslage und Zielstellung.....	21
5.2	Statusbericht 2017: Inhalte und Ergebnisse.....	21
5.3	Übereinstimmung der durchgeführten Verkehrssicherheitsmaßnahmen mit den Erkenntnissen aus der Unfalldatenanalyse	25
6	Handlungsempfehlungen zur Erreichung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms.....	27
7	Empfehlungen für ein prozessbegleitendes Qualitätsmanagement in der Verkehrssicherheitsarbeit.....	37
7.1	Ausgangsposition und Zielstellung	37
7.2	Theoretische und methodische Grundlagen des Qualitätsmanagements bei Verkehrssicherheitsmaßnahmen.....	38
7.3	Möglichkeiten der Klassifizierung und Beschreibung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen.....	43
7.4	Ein Beispiel für das Qualitätsmanagement bei Verkehrssicherheitsmaßnahmen unter Berücksichtigung der Maßnahmenart.....	47
8	Zusammenfassung	50
	Literaturverzeichnis	52
	Abbildungsverzeichnis	58
	Tabellenverzeichnis	59
	Anhang – Beispiele für evaluierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen	63

1 Einführung in das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Brandenburg mit dem Zielhorizont 2024

1.1 Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms

Die brandenburgische Landesregierung verfolgt – in Anlehnung an das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes – das Ziel, die Anzahl der im Straßenverkehr Schwerverletzten und Getöteten dauerhaft zu reduzieren. Hierzu wurde das „Integrierte Verkehrssicherheitsprogramm für das Land Brandenburg“ (Gipp, Janitzek & Nienaber, 2014) im Jahr 2014 fortgeschrieben. In dem Programm werden wichtige Inhalte und Ziele der Verkehrssicherheitsarbeit mit dem Zielhorizont 2024 benannt. Eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit wird dabei als gesamtgesellschaftliche Aufgabe verstanden, im Rahmen derer auf bestehende und zukünftige Herausforderungen reagiert werden muss.

Seit Anfang der 1990er Jahre ist eine überwiegend positive Entwicklung der Unfallzahlen in Brandenburg zu verzeichnen. Das im Verkehrssicherheitsprogramm 2004 gesetzte Ziel, die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten bis zum Jahr 2010 jährlich um 5 Prozent zu reduzieren, wurde zum Teil erreicht: Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Getöteten konnte bis 2010 mehr als halbiert werden. Im Verkehrssicherheitsprogramm 2014 bekennt sich das Land Brandenburg klar zum Leitbild „Vision Zero“¹. In diesem Sinne werden zwei konkrete übergeordnete Leitziele verfolgt: Es sollen – ausgehend vom Jahr 2012 – bis zum Jahr 2024 die Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten um weitere 40 Prozent und die Zahl der Schwerverletzten um weitere 50 Prozent reduziert werden. Zur Erreichung dieser Leitziele werden im Verkehrssicherheitsprogramm verschiedene strategische Ansätze festgelegt: Erstens soll sich die Verkehrssicherheitsarbeit an Personengruppen ausrichten, die im Straßenverkehr besonders gefährdet sind (z. B. Kinder, junge Fahrende, ältere Erwachsene, Mobilitätseingeschränkte). Zweitens soll die Sicherheit auf Landstraßen erhöht werden. Drittens soll die Regelkonformität des Straßenverkehrs durch eine flächendeckende Verkehrsüberwachung gesichert werden, v. a. in Bezug auf Hauptunfallursachen wie Alkohol- und Drogen Einfluss sowie überhöhte Geschwindigkeit.

Die aufgezeigten strategischen Ansätze werden durch die Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen in den folgenden vier Handlungsfeldern verfolgt: (1) Mensch, (2) Umfeld, (3) Verkehrswege und (4) Technik. In Bezug auf diese Handlungsfelder werden im Verkehrssicherheitsprogramm umfangreiche praktische Impulse gesetzt und Schwerpunkte für Verkehrssicherheitsmaßnahmen beschrieben. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) betont hierbei, dass die Erhöhung der Verkehrssicherheit nur in gemeinsamer Anstrengung aller Verantwortlichen gelingen kann. Die Wirksamkeitsprüfungen der Maßnahmen, die im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms umgesetzt werden, sind entscheidend für eine zielführende Weiterentwicklung und Fortschreibung des Programms. Neben der Analyse des Unfallgeschehens erlaubt die Einbeziehung weiterer Wirksamkeitskriterien – z. B. Zielgruppenadäquatheit, Lernwirksamkeit und Sicherheitswirksamkeit – eine belastbare Einschätzung, ob die Maßnahmen zur Erreichung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms beitragen und dementsprechend verstetigt werden sollten. Daher nimmt die Wirksamkeitsprüfung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Land Brandenburg einen wichtigen Stellenwert bei der Weiterentwicklung des Verkehrssicherheitsprogramms ein.

¹ Als „Vision Zero“ wird eine Strategie zur sicheren und menschengerechten Gestaltung des Verkehrssystems bezeichnet (Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 2012). Die Strategie stammt ursprünglich aus dem Bereich des Arbeitsschutzes und wurde in den 1990er Jahren auf den Straßenverkehr übertragen. Danach wird der Ansatz verfolgt, das Verkehrssystem so sicher zu gestalten, dass menschliche Handlungsfehler kompensiert werden und nicht mehr zum Tod oder zu dauerhaften Schäden von Menschen führen können.

1.2 Schwerpunkte und Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit

Handlungsfeld „Mensch“

Die Stärkung der Mobilitätskompetenz der Verkehrsteilnehmenden stellt den wesentlichen Bestandteil des Handlungsfeldes „Mensch“ dar. Durch die im Verkehrssicherheitsprogramm festgelegten Maßnahmen der „Verkehrserziehung“ (Gipp, Janitzek & Nienaber, 2014, S. 16) und der „Mobilitätsbildung“ (ebd., S. 16) sollen Verkehrsbeteiligte aller Altersgruppen angesprochen werden. Dabei wird mit Maßnahmen, wie beispielsweise der lebenslangen Verkehrserziehung, der Verbesserung der Fahrausbildung und einer breiten Öffentlichkeitsarbeit, darauf abgezielt, das Verantwortungsbewusstsein der Verkehrsbeteiligten und somit ihre Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Darüber hinaus richten sich zielgruppenspezifische Maßnahmen direkt an einzelne Risikogruppen wie Kinder und Jugendliche sowie junge und ältere Fahrende.

Handlungsfeld „Umfeld“

Im Handlungsfeld „Umfeld“ wird die Gestaltung des Verkehrs als eine Aufgabe zur Unterstützung des menschlichen Lebens (in der Stadt und auf dem Land) verstanden. Hierfür müssen verkehrspolitische Rahmenbedingungen definiert werden, die einen ausreichenden Spielraum für ggf. erforderliche Anpassungen zulassen. Es wird angestrebt, dem öffentlichen Verkehr unter Einbeziehung struktureller Gegebenheiten (z. B. Raumordnung, Verkehrsplanung und Wirtschaftsentwicklung) als Alternative zum privaten Pkw eine hohe Priorität einzuräumen. Die enge Verflechtung des Handlungsfeldes „Umfeld“ mit dem Handlungsfeld „Mensch“ wird u. a. bei Maßnahmen der Verkehrsüberwachung deutlich. Die polizeiliche und kommunale Überwachung des Straßenverkehrs stellt einen unverzichtbaren Bestandteil zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dar und soll für alle Verkehrsteilnehmenden eine wahrnehmbare Präsenz haben. Durch die diesbezüglichen Maßnahmen zur Erhöhung der Regelakzeptanz und Regeleinhaltung soll die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden, die durch unangepasste Geschwindigkeit oder den Einfluss von Alkohol und Drogen verursacht werden, um 50 Prozent reduziert werden.

Handlungsfeld „Verkehrswege“

Im Handlungsfeld „Verkehrswege“ steht die Erhöhung der Sicherheit der Verkehrswege durch die Gestaltung des Straßenraums im Mittelpunkt. Im Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Brandenburg wird in diesem Zusammenhang insbesondere auf die Beseitigung unfallverursachender Faktoren und auf die Umsetzung innovativer Infrastrukturmaßnahmen eingegangen. Die Realisierung solcher Maßnahmen erfordert eine gemeinsame Anstrengung aller Akteure; dabei stehen neben den Landesbehörden auch kommunale Straßenverkehrsbehörden in der Verantwortung. Umzusetzende Maßnahmen zielen beispielsweise auf die Verbesserung bestehender Straßen innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften, auf die Durchsetzung neuer Richtlinien sowie auf die Stärkung der Verkehrsunfallkommissionen ab. Eine präzise Analyse von Unfallursachen ist für die zielgerichtete Auswahl der Maßnahmen unabdingbar. Dazu werden aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse herangezogen und Schulungen zum Thema „Unfallaufnahme“ unterstützt.

Handlungsfeld „Technik“

Im Handlungsfeld „Technik“ werden Aspekte der modernen Fahrzeugtechnik und der Telematik² thematisiert. Hierbei wird der Fokus insbesondere auf Fahrerassistenz- und Fahrerinformationssysteme von Kraftfahrzeugen, auf die technische Sicherheit von Fahrrädern und Pedelecs sowie auf die Sicherheit von Motorradfahrenden gesetzt. So beziehen sich Maßnahmen beispielsweise auf Standardisierungen der Straßenausstattung, um die Funktionsfähigkeit von Fahrerassistenz- und Fahrerinformationssystemen zu begünstigen. Weiterhin soll der Einsatz technischer Systeme zur Verhinderung von Unfällen geprüft werden, die von Fahrenden unter Alkoholeinfluss verursacht werden. In Anbetracht der Häufigkeit und Schwere von Motorradunfällen

² Unter dem Begriff „Telematik“ versteht man den Einsatz von Mitteln der Telekommunikation für bestimmte Zwecke (z. B. zur Steuerung von Systemen). Die Telematik im Straßenverkehr beinhaltet beispielsweise die Kommunikation zwischen Fahrzeugen oder zwischen Fahrzeug und Infrastruktur.

wird angestrebt, die Sicherheit für Motorradfahrende im Straßenverkehr z. B. durch (neue) technische Möglichkeiten wie Fahrzeug-Rückhaltesysteme mit Unterfahrschutz zu verbessern. Zudem sollen neue Wege gefunden werden, um im Fall von Regelverstößen eine Identifizierung der Motorradfahrenden trotz Helmtragepflicht und fehlender Kennzeichnung der Motorräder an der Front zu ermöglichen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass im Rahmen des „Integrierten Verkehrssicherheitsprogramms für das Land Brandenburg“ eine Reihe von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den brandenburgischen Straßen benannt wird. Die Verkehrssicherheitsmaßnahmen werden dabei den vier Handlungsfeldern „Mensch“, „Umfeld“, „Verkehrswege“ und „Technik“ zugeordnet. Mit der Umsetzung der Maßnahmen möchte das Land Brandenburg die Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen Schwerverletzten und Getöteten wesentlich reduzieren. Zur Erreichung dieses Ziels soll in erster Linie (1) die Verkehrssicherheit besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmender (z. B. Kinder, junge bzw. ältere Fahrende) erhöht werden. Weiterhin soll (2) die Verkehrssicherheit auf Landstraßen verbessert werden. Schließlich soll (3) das regelkonforme Verkehrsverhalten aller Verkehrsteilnehmenden durch eine flächendeckende Verkehrsüberwachung – v. a. in Bezug auf Hauptunfallursachen wie Alkohol- und Drogeneinfluss und überhöhte Geschwindigkeit – gewährleistet werden. Das Verkehrssicherheitsprogramm wurde im Jahr 2014 mit dem Zielhorizont 2024 fortgeschrieben. Im vorliegenden Bericht soll eine Halbzeitbilanz der Zielerreichung des Verkehrssicherheitsprogramms gezogen werden. Im nachfolgenden Kapitel wird die Zielstellung des Berichts konkretisiert; darüber hinaus wird das wissenschaftliche Vorgehen skizziert.

2 Zielstellung und Methodik des vorliegenden Berichts

2.1 Ziele und Inhalte

Im vorangegangenen Kapitel wurden die Ziele und Inhalte des Verkehrssicherheitsprogramms des Landes Brandenburg dargestellt. Zur Erstellung einer Halbzeitbilanz im Hinblick auf die Erfüllung dieser Ziele bedarf es eines zielgerichteten und systematischen wissenschaftlichen Vorgehens, das im vorliegenden Kapitel beschrieben wird.

Mit dem vorliegenden Bericht wird das Ziel verfolgt, den Stand der Zielerreichung des Verkehrssicherheitsprogramms – ausgehend von einer Analyse der Unfalldaten – zu bewerten. Hierfür werden nachfolgend die Daten zum Unfallgeschehen im Land Brandenburg in den Jahren 2009 bis 2018 ausgewertet³. Anhand einer Zusammenfassung von Daten wird insbesondere der Fünfjahreszeitraum vor der Einführung des aktuellen Verkehrssicherheitsprogramms (2009 bis 2013: „Vorherzeitraum“) mit dem Fünfjahreszeitraum seit der Einführung (2014 bis 2018: „Nachherzeitraum“) verglichen (vgl. Kap. 3). Auf dieser Grundlage wird dann nachfolgend näher auf die quantifizierbaren Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms eingegangen. Hierzu werden die Ergebnisse der Unfalldatenanalyse zum einen in Bezug auf die Reduzierung der Anzahl der Schwerverletzten und Getöteten sowie zum anderen in Bezug auf die Reduzierung der Anzahl derjenigen Verkehrsunfälle dargestellt, die durch unangepasste Geschwindigkeit oder den Einfluss von Alkohol und Drogen verursacht wurden (vgl. Kap. 4). Auf der Grundlage der Ergebnisse der Unfallanalysen und einer ersten Bestandsaufnahme der implementierten Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Brandenburg (IGES Institut, 2017) erfolgt dann eine Bewertung der Passgenauigkeit dieser Maßnahmen im Hinblick auf das Unfallgeschehen (vgl. Kap. 5). Dabei ist zu beachten, dass im vorliegenden Bericht zwar der Status der Zielerreichung des Verkehrssicherheitsprogramms insgesamt dargestellt wird, jedoch nur wenig belastbare Aussagen zur Wirksamkeit der einzelnen implementierten Verkehrssicherheitsmaßnahmen getroffen werden können. Die durchgeführten Analysen geben trotzdem Hinweise darauf, wie bestehende Maßnahmen ausgebaut und ergänzt werden können, damit die Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms erreicht werden.

Zur Klärung der Frage, inwieweit bestimmte Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Brandenburgs Straßen beitragen, müssen künftig in stärkerem Maße gezielte wissenschaftliche Evaluationsstudien durchgeführt werden. Eine im Rahmen der vorliegenden Analyse durchgeführte Recherche zu (evaluierten) Verkehrssicherheitsmaßnahmen bildet hierzu den Ausgangspunkt (vgl. Anhang)⁴. Darin wird auch geprüft, ob der Einsatz der recherchierten Maßnahmen im Land Brandenburg zur Erreichung der Verkehrssicherheitsziele beitragen könnte und ob diese hierfür ggf. anzupassen wären. Im Ergebnis der Unfallanalysen und der Recherche werden dann passende Handlungsempfehlungen für die Verkehrssicherheitsarbeit des Landes Brandenburg abgeleitet (vgl. Kap. 6). Zur Optimierung der Steuerung und Organisation der Verkehrssicherheitsarbeit werden anschließend Empfehlungen für ein prozessbegleitendes Qualitätsmanagement in der Verkehrssicherheitsarbeit skizziert. Dadurch soll ermöglicht werden, dass Maßnahmen, die zur Erreichung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms besonders förderlich sind, gezielt initiiert und ausgeweitet werden können (vgl. Kap. 7). Abschließend werden die wesentlichen Ergebnisse der Halbzeitbilanz zusammengefasst; darauf aufbauend wird ein Ausblick auf die Gestaltung der letzten Etappe bis zum Zielzeitpunkt 2024 gegeben (vgl. Kap. 8).

³ Ausführliche Unfallanalysen finden sich im „Bericht zum Unfallgeschehen im Land Brandenburg im Zeitraum von 2009 bis 2018“ (IFK, 2019).

⁴ Bei der durchgeführten Recherche wurde das Augenmerk v.a. auf Maßnahmen – sowohl im deutschsprachigen als auch im internationalen Raum – gelegt, die an den zur Halbzeit des brandenburgischen Verkehrssicherheitsprogramms ermittelten Schwerpunkten im Unfallgeschehen ansetzen.

2.2 Methodisches Vorgehen bei der Erarbeitung des vorliegenden Berichtes

Die Auswertung der bereitgestellten Unfalldaten des Landes Brandenburg aus den Jahren 2009 bis 2018 erfolgte mithilfe verschiedener Programme („SPSS“, „Microsoft Excel“, „SAFEG“) bzw. Programmiersprachen („R“). Die Ergebnisse der vollständigen Unfalldatenanalyse können im „Bericht zum Unfallgeschehen im Land Brandenburg im Zeitraum von 2009 bis 2018“ (IFK, 2019) im Detail eingesehen werden. Im vorliegenden Statusbericht werden die wesentlichen Ergebnisse zunächst zusammenfassend dargestellt; im Anschluss wird ein Bezug zu den im Verkehrssicherheitsprogramm festgeschriebenen Zielen hergestellt. Durch die Darstellung der Unfallentwicklung und den Vergleich des Vorherzeitraums (2009 bis 2013) mit dem Nachherzeitraum (2014 bis 2018) des Verkehrssicherheitsprogramms ist es möglich, Schwerpunkte im Unfallgeschehen aufzudecken. Diese können anschließend berücksichtigt werden, um die thematische Ausrichtung geeigneter Maßnahmen für die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit festzulegen.

Eine abschließende Bewertung der Wirksamkeit der bestehenden Verkehrssicherheitsstrategien und der durchgeführten Verkehrssicherheitsmaßnahmen ist allerdings allein auf der Basis der im Rahmen des vorliegenden Berichts durchgeführten Unfallanalysen kaum möglich. Ein Anstieg bzw. Rückgang von Unfallzahlen kann durch vielfältige Ursachen und Einflüsse begründet sein, die im Ergebnis zusammenwirken. Zu diesen Einflüssen gehören beispielsweise Änderungen der Bevölkerungs- und Verkehrsdichte, Schwankungen der Anzahl an zugelassenen Kraftfahrzeugen und beim Transitverkehr, medizinische und technische Fortschritte oder auch stark unterschiedliche Verläufe im Wettergeschehen. Detaillierte und fundierte Erkenntnisse zur Wirksamkeit einzelner Verkehrssicherheitsmaßnahmen können daher nur anhand komplexerer wissenschaftlicher Evaluationsstudien gewonnen werden, in denen die Wirksamkeit nach vordefinierten Kriterien untersucht wird (vgl. hierzu auch Kap. 7).

3 Zusammenfassende Darstellung des Unfallgeschehens im Land Brandenburg 2009 – 2018

Zur Ableitung von Handlungsempfehlungen für die künftige Umsetzung des Brandenburger Verkehrssicherheitsprogramms muss die Entwicklung des Unfallgeschehens auf den brandenburgischen Straßen betrachtet werden. Im vorliegenden Kapitel werden daher die wesentlichen Ergebnisse der Unfalldatenanalysen aus dem „Bericht zum Unfallgeschehen im Land Brandenburg im Zeitraum von 2009 bis 2018“ (IFK, 2019) zusammenfassend vorgestellt. Zur Einschätzung der Entwicklung des Unfallgeschehens im gesamten Untersuchungszeitraum wird das Unfallgeschehen in den fünf Jahren vor Einführung des Programms („Vorherzeitraum“) im Vergleich zum Unfallgeschehen seit der Einführung des Programms im Jahre 2014 („Nachherzeitraum“) betrachtet. In der Tabelle 1 sind die positiven Entwicklungen im Unfallgeschehen dargestellt, die durch den Vergleich des Vorherzeitraums mit dem Nachherzeitraum deutlich werden.

Tabelle 1: Übersicht der positiven Entwicklungen im Unfallgeschehen im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018

Indikator	Ø 2009 – 2013 pro Jahr	Ø 2014 – 2018 pro Jahr	Prozentuale Änderung
Getötete	183	146	- 20,4
<i>Davon Pkw</i>	101	78	- 22,0
<i>Davon Zu Fuß gehend</i>	17	14	- 17,7
<i>Davon Motorrad</i>	26	21	- 16,1
<i>Davon Innerhalb geschlossener Ortschaften</i>	47	40	- 15,6
Verunglückte junge Erwachsene (16-24 Jahre)	1.889	1.629	- 13,8
<i>Davon Pkw</i>	1.155	887	- 23,2
<i>Davon Zu Fuß gehend</i>	84	73	- 13,3
Unfälle außerhalb geschlossener Ortschaften	2.183	2.151	- 1,5
<i>Davon Pkw</i>	1.610	1.583	- 1,7
<i>Davon Lkw</i>	193	178	- 7,6
Unfälle 00:00 – 02:59 Uhr	185	159	- 14,1
Unfälle 03:00 – 05:59 Uhr	287	267	- 7,0
Unfälle 18:00 – 20:59 Uhr	986	976	- 1,0
Unfälle 21:00 – 23:59 Uhr	392	372	- 5,1
Unfälle am Wochenende	1.884	1.864	- 1,1
Unfälle durch alkoholisierte junge Erwachsene (16-24 Jahre)	90	56	- 37,7
Fahrunfälle	9.124	7.740	- 15,2
Überschreiten-Unfälle	2.098	1.982	- 5,5
Nicht angepasste Geschwindigkeit (ab 2010)	1.432	1.151	-19,6
Baumunfälle	868	824	- 5,1

Im Vergleich des Vorherzeitraums mit dem Nachherzeitraum hat sich die Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten um ein Fünftel reduziert. Diese positive Entwicklung lässt sich vor allem innerhalb geschlossener Ortschaften feststellen: Hier starben 15,6 Prozent weniger Verkehrsteilnehmende. Im Hinblick auf die Art der Verkehrsbeteiligung ist der stärkste Rückgang der Anzahl der Getöteten bei den Pkw-Fahrenden zu verzeichnen, aber auch die Anzahl der getöteten Motorradfahrenden und zu Fuß Gehenden ist deutlich gesunken.

Eine weitere positive Entwicklung ist hinsichtlich der Anzahl der verunglückten jungen Erwachsenen zwischen 16 und 24 Jahren festzustellen. In dieser Altersgruppe wurden im Nachherzeitraum 13,8 Prozent weniger Verunglückte registriert. Dieser Trend konnte vor allem bei der Reduzierung der Anzahl der verunglückten Pkw-Fahrenden und zu Fuß gehenden jungen Erwachsenen beobachtet werden.

Neben der Anzahl der Verunglückten und insbesondere der Getöteten ist auch die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle in einzelnen Bereichen des Unfallgeschehens rückläufig: So sind die Unfallzahlen außerhalb geschlossener Ortschaften im Nachherzeitraum gegenüber dem Vorherzeitraum leicht zurückgegangen. Dies betrifft vor allem Unfälle, an denen Pkw oder Lkw beteiligt waren. Ebenso wurden weniger Unfälle zwischen 18:00 Uhr und 6:00 Uhr sowie am Wochenende registriert. Eine positive Entwicklung ist zudem bei der Anzahl der von jungen Erwachsenen unter Alkoholeinfluss verursachten Straßenverkehrsunfälle zu verzeichnen; diese reduzierte sich im Nachherzeitraum um mehr als ein Drittel. Ein weiterer wichtiger Parameter in der Unfallforschung ist der Unfalltyp. Anhand des Unfalltyps wird die Konflikt- bzw. Ausgangssituation eines Unfalls spezifiziert (Statistisches Bundesamt, 2018). Hinsichtlich der Unfalltypen ist vor allem ein Rückgang bei der Anzahl der „Fahrerunfälle“ festzustellen. Da „Fahrerunfälle“ am häufigsten mit Todesfolge enden, ist diese Entwicklung besonders hervorzuheben. Die Anzahl der „Überschreiten-Unfälle“ ist ebenfalls leicht rückläufig. Eine positive Entwicklung lässt sich auch bei der Häufigkeit von Baumunfällen verzeichnen, die seit 2012 kontinuierlich gesunken ist. Den positiven Entwicklungen steht allerdings auch eine Reihe negativer Entwicklungen gegenüber; diese sind in Tabelle 2 dargestellt.

Tabelle 2: Übersicht der negativen Entwicklungen im Unfallgeschehen im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018

Indikator	Ø 2009 – 2013 pro Jahr	Ø 2014 – 2018 pro Jahr	Prozentuale Änderung
Leichtverletzte	7.936	8.587	+ 8,2
Schwerverletzte	2.464	2.632	+ 6,8
Verunglückte Kinder und Jugendliche (bis 15 Jahre)	1.038	1.164	+ 12,1
<i>Davon Pkw</i>	420	480	+ 14,2
<i>Davon Fahrrad</i>	387	438	+ 13,0
<i>Davon Zu Fuß gehend</i>	179	182	+ 1,8
<i>Davon Motorrad</i>	15	20	+ 32,0
Verunglückte Ältere (75+ Jahre)	607	928	+ 52,8
Unfälle auf Bundesautobahnen	658	760	+ 15,5
Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften	5.501	5.892	+ 7,1
Unfälle 06:00 – 08:59 Uhr	1.202	1.243	+ 3,4
Unfälle 09:00 – 11:59 Uhr	1.493	1.643	+ 10,0
Unfälle 12:00 – 14:59 Uhr	1.719	1.921	+ 11,8
Unfälle 15:00 – 17:59 Uhr	2.076	2.221	+ 7,0
Unfälle werktags	6.460	6.939	+ 7,4
Unfälle von Fahrradfahrenden	869	1.077	+ 23,9
Unfälle von zu Fuß Gehenden	162	203	+ 25,2
Unfälle durch Kinder und Jugendliche (bis 15 Jahre)	162	272	+ 67,2
<i>Davon Fahrrad</i>	123	201	+ 63,5
<i>Davon Zu Fuß gehend</i>	36	64	+ 78,3
Abbiege-Unfälle	5.258	6.028	+ 14,6
Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle	10.209	10.983	+ 7,6
Unfälle durch ruhenden Verkehr	970	1105	+ 13,9
Unfälle im Längsverkehr	9.679	10.607	+ 9,6
Sonstige Unfälle	4.373	5.569	+ 27,4

Insgesamt ist im Vergleich der untersuchten Zeiträume ein Anstieg der Verunglücktenzahlen festzustellen, insbesondere eine Zunahme der Anzahl der Leichtverletzten und Schwerverletzten: Im Jahr 2018 wurden pro 100.000 Einwohner 358 Personen leicht verletzt (2009: 326 Personen) und 109 Personen schwer verletzt (2009: 100 Personen). Die Anzahl der bei Unfällen getöteten Fahrrad⁵- und Lkw-Fahrenden stieg ebenfalls leicht an. Die Unfallschwere unterscheidet sich je nach Ortslage deutlich. Am folgenreichsten sind nach wie vor die Straßenverkehrsunfälle auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften. In den Jahren 2009 bis 2018 wurden hier deutlich mehr als die Hälfte aller im Straßenverkehr Getöteten und fast vier Zehntel der Schwerverletzten registriert, obgleich der Anteil an Unfällen auf diesen Straßen insgesamt lediglich rund ein Viertel ausmacht. Obwohl die Anzahl der auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften Verunglückten insgesamt leicht rückläufig ist, sind „Landstraßenunfälle“ weiterhin oft mit schwerwiegenden Folgen verbunden.

Im Hinblick auf das Alter der Verkehrsbeteiligten lassen sich negative Entwicklungen vor allem bei der Anzahl der verunglückten Kinder und Jugendlichen sowie der älteren Erwachsenen feststellen. Im Nachherzeitraum verunglückten mehr Kinder und Jugendliche im Alter bis zu 15 Jahren als im Vorherzeitraum. Während hierbei der Anteil der zu Fuß gehenden Kinder und Jugendlichen in etwa gleich blieb, nahm der Anteil derjenigen zu, die bei Pkw-, Fahrrad- oder Motorrad-Unfällen verunglückten. Insgesamt wird durch die Unfallanalysen deutlich, dass die Anzahl der verunglückten Kinder und Jugendlichen mit zunehmendem Alter – und dementsprechend mit fortschreitender Selbstständigkeit im Straßenverkehr – ansteigt. Eine beachtliche Entwicklung lässt sich bei der Anzahl der verunglückten älteren Erwachsenen ab 75 Jahren verzeichnen. Hier ist seit 2009 eine kontinuierliche Zunahme der Anzahl der Leichtverletzten und Schwerverletzten festzustellen. Im Nachherzeitraum verunglückten doppelt so viele ältere Erwachsene ab 75 Jahren wie im Vorherzeitraum; immer häufiger verunglücken Verkehrsteilnehmende dieser Altersgruppe in Pkws und auf Fahrrädern.

Der Anstieg der Verunglücktenzahlen steht in einem engen Zusammenhang mit einem Anstieg der Unfallzahlen insgesamt; auf diese soll im Folgenden eingegangen werden. Die Anzahl der Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften und auf Bundesautobahnen nahm – im Gegensatz zur Anzahl der Unfälle außerhalb geschlossener Ortschaften – im Vergleich der Untersuchungszeiträume zu. Der Anstieg der Verkehrsunfallzahlen im Nachherzeitraum ist im Tagesverlauf vornehmlich in den Tagesstunden (9:00 Uhr – 17:59 Uhr) zu verzeichnen; diese waren auch bereits im Vorherzeitraum unfallintensiver als die Nachtstunden. Auch an den Werktagen (Montag bis Freitag) erhöhte sich die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle im Nachherzeitraum deutlicher als an den Wochenenden (Samstag und Sonntag).

Eine eindrucksvolle Entwicklung im Unfallgeschehen betrifft die Art der Verkehrsbeteiligung. Im Nachherzeitraum wurden über ein Fünftel mehr Unfälle von Fahrradfahrenden und zu Fuß Gehenden verursacht als in den Vorjahren. Hierbei fällt auf, dass insbesondere Kinder und Jugendliche auf dem Fahrrad oder zu Fuß bei deutlich mehr Unfällen als Hauptverursachende registriert wurden. Mit einem Anteil von zwei Dritteln bilden jedoch die Pkw-Fahrenden nach wie vor die größte Gruppe der Verkehrsteilnehmenden, die hauptsächlich für Unfälle verantwortlich sind.

Zu den häufigsten Unfällen gehören neben den „Fahrnfällen“ – die wegen ihres anteiligen Rückgangs bei der Darstellung der positiven Entwicklungen des Unfallgeschehens genannt wurden – die „Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle“ und die „Unfälle im Längsverkehr“. Die Anzahl der Unfälle dieser Unfalltypen nahm im Nachherzeitraum im Vergleich zum Vorherzeitraum zu. Darüber hinaus ist auch eine Zunahme der „Abbiege-Unfälle“ und der „Sonstigen Unfälle“⁶ zu verzeichnen.

⁵ Im Hinblick auf die Verkehrsbeteiligung wurden der Kategorie „Fahrrad“ auch E-Bikes und Pedelecs zugeordnet.

⁶ Als „Sonstige Unfälle“ gelten Unfälle, die sich keinem anderen Unfalltyp zuordnen lassen, z. B. Unfälle beim Wenden und Rückwärtsfahren oder auch ein Zusammenstoß mit einem Tier oder einem anderen Hindernis auf der Fahrbahn (Statistisches Bundesamt, 2018).

Die bislang beschriebenen Veränderungen im Unfallgeschehen der letzten 10 Jahre vermitteln ein anschauliches Bild der Schwerpunkte des Unfallgeschehens im Land Brandenburg. Hervorzuheben ist, dass die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle auf Brandenburgs Straßen insgesamt in den letzten fünf Jahren wieder angestiegen ist. Ebenso ist ein Anstieg der Zahlen der bei Straßenverkehrsunfällen Leicht- und Schwerverletzten zu verzeichnen. Die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten ist dagegen leicht rückläufig. Die meisten Unfälle – insbesondere Unfälle mit schweren Folgen – ereigneten sich auf Brandenburgs Landstraßen. Darüber hinaus gab es mehr Unfälle auf den Bundesautobahnen und in geschlossenen Ortschaften. Auch die Anzahl der Pkw- und Fahrradunfälle sowie der Unfälle zu Fuß Gehender nahm zu. Im Hinblick auf besonders unfallgefährdete Altersgruppen ist ein hoher Anstieg der Unfallzahlen bei älteren Erwachsenen ab 75 Jahren sowie bei Kindern und Jugendlichen erkennbar. Durch die hier zusammenfassend dargestellten Ergebnisse der Unfallanalyse bieten sich erste Anhaltspunkte zur Bewertung, inwieweit die eingangs beschriebenen Ziele des brandenburgischen Verkehrssicherheitsprogramms erreicht wurden. Im nachfolgenden Kapitel werden die Ergebnisse aufgegriffen, um den Stand der Erreichung der quantifizierbaren Ziele festzustellen.

4 Analyse des Standes der Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms anhand quantifizierbarer Ziele

4.1 Vorbemerkung

Die im vorherigen Kapitel beschriebenen Ergebnisse der Unfalldatenauswertungen lassen positive wie auch negative Entwicklungen der Unfallzahlen erkennen. In den Teilkapiteln 4.2 bis 4.4 werden die drei Hauptziele aus dem brandenburgischen Verkehrssicherheitsprogramm – (1) die Reduzierung der Getöteten um 40 Prozent, (2) die Reduzierung der Schwerverletzten um 50 Prozent und (3) die Reduzierung der Unfälle durch unangepasste Geschwindigkeit sowie unter Einfluss von Alkohol und Drogen um 50 Prozent – aufgegriffen. Dabei wird zunächst geprüft, welcher Stand der Zielerreichung zur Halbzeit des Verkehrssicherheitsprogramms erreicht wurde. Ausgehend davon werden – unter Bezugnahme auf weiterführende detaillierte Analysen der Unfallzahlen – schwerpunktmäßig Entwicklungen des Unfallgeschehens aufgezeigt, die eine Zielerreichung behindern bzw. dieser förderlich sind. Weiterführend werden Handlungsempfehlungen abgeleitet, durch die das jeweilige Ziel – unter Berücksichtigung der Entwicklung des Unfallgeschehens in der ersten Halbzeit des Verkehrssicherheitsprogramms – bis zum Jahr 2024 erreicht werden könnte.

4.2 Stand der Reduzierung der im Straßenverkehr Getöteten

Als erstes Ziel wird im Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Brandenburg die Reduzierung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten um 40,0 Prozent bis zum Jahr 2024 angestrebt, d. h., im Straßenverkehr sollen spätestens 2024 weniger als 100 Verkehrstote pro Jahr registriert werden. Wie in Abbildung 2 dargestellt, zeigt sich die Entwicklung der im Straßenverkehr Getöteten seit dem Basisjahr 2012 schwankend. Unter der Voraussetzung, dass zur Zielerreichung eine kontinuierliche Reduktion der Zahl der Getöteten über die Jahre angestrebt wird, konnte in den Jahren 2014 und 2016 die erwartete Reduktion der Zahl der Getöteten übertroffen werden. In anderen Jahren wie beispielsweise 2015 lag die tatsächliche Anzahl der Getöteten um 19,7 Prozent über der Anzahl, die für dieses Jahr zu veranschlagen gewesen wäre. Insgesamt konnte die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten von 2012 bis 2018 um 13,9 Prozent reduziert werden. Auch wenn diese Reduktion nicht den geplanten 20,0 Prozent entspricht, die zur Halbzeit des Verkehrssicherheitsprogramms erreicht werden sollten, ist diese Entwicklung als positiv zu bewerten. Die Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten soll im Folgenden nun nach verschiedenen Parametern des Unfallgeschehens ausführlicher betrachtet werden.

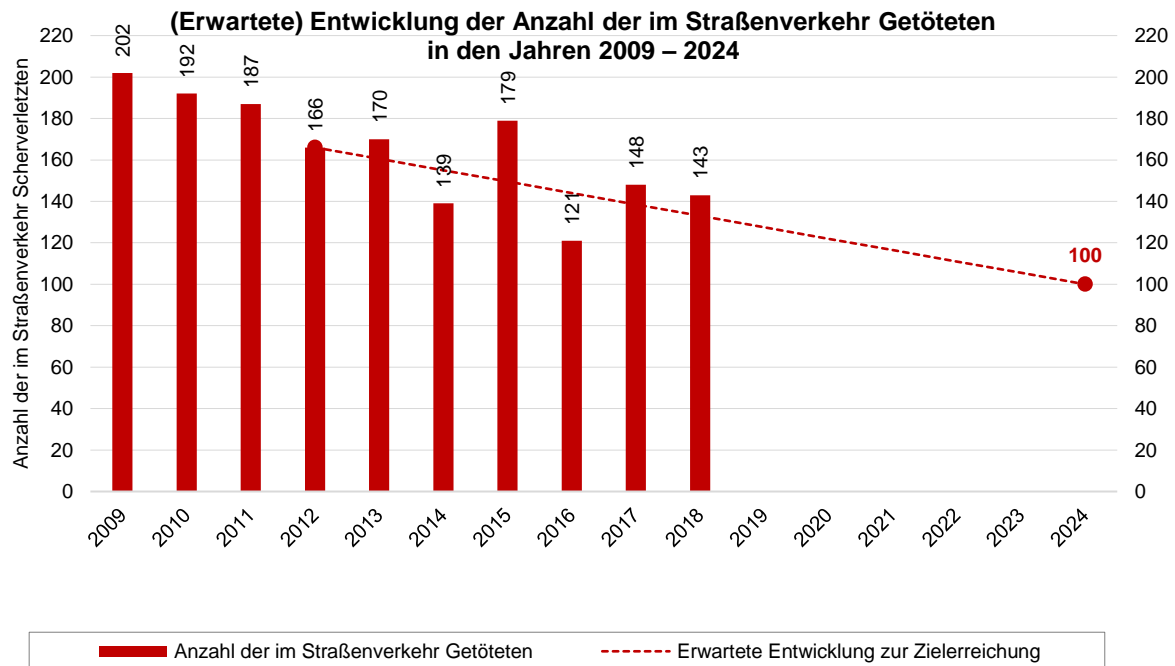


Abbildung 1: Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten in den Jahren 2009 – 2018 und erwartete Entwicklung zur Zielerreichung im Jahr 2024 ausgehend vom Jahr 2012

Die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten nahm ausgehend von 2012 bis 2018 vor allem in den Altersgruppen der älteren Erwachsenen zwischen 65 und 74 Jahren (- 48,0 %, entspricht 12 Getöteten) und der jungen Erwachsenen zwischen 16 und 24 Jahren (- 36,7 %, entspricht 11 Getöteten) ab. Auch die Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Kinder und Jugendlichen bis 15 Jahren konnte reduziert werden. Während 2012 noch vier Kinder und Jugendliche auf Brandenburgs Straßen starben, war es 2018 nur noch eine Person dieser Altersgruppe. In allen drei Altersgruppen zeigt sich ein positiver Trend, der für die Zielerreichung im Jahr 2024 förderlich ist.

Ebenfalls eine Reduktion der Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten zeigt sich bei den Erwachsenen (25 bis 64 Jahre). 2018 wurden im Vergleich zu 2012 in dieser Altersgruppe sieben Getötete weniger registriert. Die Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten älteren Erwachsenen ab 75 Jahren stieg in den letzten Jahren hingegen an. 2018 gehörte bereits jeder fünfte Getötete auf Brandenburgs Straßen zu dieser Altersgruppe. Weiterhin wurden 2018 – im Vergleich zu 2012 – sieben Getötete mehr aus dieser Altersgruppe registriert; dies entspricht einer Zunahme um 31,8 Prozent. Über zwei Drittel der im Straßenverkehr getöteten älteren Erwachsenen ab 75 Jahren starben außerdem bei einem Unfall, der entweder vom Verunglückten selbst oder einem Verkehrsteilnehmenden der gleichen Altersgruppe hauptverursacht wurde. Im Land Brandenburg zeigt sich in der demographischen Entwicklung der letzten Jahre eine deutliche Zunahme der älteren Erwachsenen. Der Anteil der über 75-Jährigen in der Gesamtbevölkerung Brandenburgs ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen und wird sich auch in Zukunft weiter erhöhen (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2015). Darüber hinaus nimmt auch die Anzahl der älteren Erwachsenen mit Führerscheinbesitz zu; schließlich stellt die selbstständige und autonome Mobilität auch im Alter eine wichtige Ressource dar und trägt so zur Lebensqualität der Älteren bei (Holte, 2018). Diese gesellschaftlichen Veränderungen spiegeln sich auch in der Verkehrsbeteiligung wider. Die steigende Anzahl der älteren Erwachsenen muss daher in der Verkehrssicherheitsarbeit Berücksichtigung finden.

Betrachtet man die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten im Hinblick auf die Verkehrsbeteiligung, so zeigen sich teilweise ebenfalls positive Entwicklungen. 2018 wurden 57,3 Prozent der im Straßenverkehr Getöteten in Pkws registriert. Die meisten der im Straßenverkehr getöteten Personen starben nach wie vor bei

einem Pkw-Unfall. Dennoch wurden bei Pkw-Unfällen 2018 im Vergleich zu 2012 vier Verkehrsteilnehmende weniger getötet, dies entspricht einem Rückgang um 4,7 Prozent. Eine stärkere Reduzierung wurde bei den Verkehrsbeteiligungen „Motorrad“ (- 13,0 %) und „Lkw“ (- 31,3 %) registriert. Der größte Rückgang der Getötetenzahlen – ausgehend von 2012 – kann bei zu Fuß Gehenden festgestellt werden. Hier starben 13 Verkehrsteilnehmende weniger; dies entspricht einer Abnahme von 56,5 Prozent. Die einzige Verkehrsbeteiligung, bezüglich der eine Zunahme der Anzahl der Getöteten im Straßenverkehr verzeichnet wurde, stellt das Fahrradfahren dar (+ 11,1 %).

2018 wurden 59,4 Prozent aller im Straßenverkehr Getöteten bei Straßenverkehrsunfällen außerhalb geschlossener Ortschaften registriert. Auch hier zeigt sich eine starke Schwankung der Getötetenzahlen seit 2012. Im Ausgangsjahr starben 90 Verkehrsteilnehmende bei Straßenverkehrsunfällen außerhalb geschlossener Ortschaften. 2015 erhöhte sich die Anzahl der auf Landstraßen Getöteten auf 108, während sie 2016 auf 68 Verkehrsteilnehmende sank. 2018 wurden schließlich 85 Getötete auf Landstraßen registriert. Diese Schwankungen können auch bei den Getötetenzahlen innerhalb geschlossener Ortschaften beobachtet werden. Hier wurden 2018 nur 35 Getötete registriert, was gegenüber 2012 einer Abnahme um 28,6 Prozent entspricht. Betont werden muss aber auch, dass trotz einer Reduzierung der Anzahl der Baumunfälle in den letzten Jahren 2018 immer noch 46 Baumunfälle mit Todesfolge endeten. Unfälle außerhalb geschlossener Ortschaften und Baumunfälle bleiben – auch für die Reduzierung der im Straßenverkehr Getöteten – ein deutlicher Schwerpunkt, der in der Verkehrssicherheitsarbeit fokussiert werden sollte.

Die Anzahl der Getöteten nach den Parametern „Verkehrsbeteiligung“, „Alter der Verkehrsbeteiligten“ und „Ortslage“ unterliegt großen Schwankungen über die Jahre. Bei keiner dieser Detailanalysen zeigt sich eine stabile und kontinuierliche Veränderung der Getötetenzahlen. Schließlich lässt sich zusammenfassen, dass im Hinblick auf die im Straßenverkehr Getöteten die Altersgruppe der älteren Erwachsenen ab 75 Jahren eine besondere Rolle spielt und in der Verkehrssicherheitsarbeit der kommenden Jahre verstärkt Berücksichtigung finden muss. Zudem zeigt sich – unter großen Schwankungen – eine tendenzielle Zunahme der Anzahl der getöteten Fahrradfahrenden. Die Verkehrssicherheit von Fahrradfahrenden sollte daher ebenfalls nachhaltig erhöht werden, um das Ziel des Verkehrssicherheitsprogramms – die Getöteten im Straßenverkehr um 40,0 Prozent zu reduzieren – zu erreichen. Aufgrund der besonders großen Schwankungen der Getötetenzahlen außerhalb geschlossener Ortschaften sollte auch dieser – bereits bekannte – Schwerpunkt im Unfallgeschehen in der Verkehrssicherheitsarbeit weiterhin fokussiert werden.

4.3 Stand der Reduzierung der im Straßenverkehr Schwerverletzten

Mit dem zweiten im Verkehrssicherheitsprogramm festgeschriebenen Ziel wird angestrebt, die Anzahl der Schwerverletzten – ausgehend vom Jahr 2012 – bis zum Jahr 2024 zu halbieren. Die Anzahl der in den Jahren 2009 bis 2018 bei Straßenverkehrsunfällen Schwerverletzten und die wünschenswerte Entwicklung zur Erreichung des Ziels im Jahr 2024 sind in Abbildung 2 dargestellt. Im Basisjahr 2012 wurden insgesamt 2.474 Verkehrsteilnehmende auf Brandenburgs Straßen schwer verletzt. Rund um dieses Basisjahr – in den Jahren 2009 bis 2013, d. h. in den fünf Jahren vor Einführung des Verkehrssicherheitsprogramms – blieb die Anzahl der Schwerverletzten im Land Brandenburg auf einem gleichbleibenden Niveau. Auch in den ersten zwei Jahren nach Einführung des Verkehrssicherheitsprogramms – 2014 und 2015 – stagnierte die Anzahl der Schwerverletzten. 2016 stieg die Anzahl der Schwerverletzten im Vergleich zum Vorjahr jedoch um 7,9 Prozent auf 2.692 Schwerverletzte an. 2017 war ebenfalls ein Anstieg zu verzeichnen; 2018 zeichneten sich leicht rückläufige Zahlen ab. Dennoch lag die Anzahl der Schwerverletzten 2018 im Vergleich zum Basisjahr 2012 um 10,0 Prozent höher. Die Erreichung einer Reduktion der Anzahl der Schwerverletzten um 50,0 Prozent bis zum Jahr 2024 erscheint unter diesen Umständen schwierig. Geht man davon aus, dass nach der Hälfte der Laufzeit des Verkehrssicherheitsprogramms auch die Hälfte des Ziels erreicht sein sollte, so wäre – bei einer kontinuierlichen Annäherung an dieses Ziel – eine Schwerverletztenanzahl von 1.855 oder weniger zu erwarten gewesen (s. Abb. 2). Statt einer entsprechenden Reduzierung um 617 Personen nahm die Zahl der Schwerverletzten zwischen 2012 und 2018 aber um 247 Personen zu.

(Erwartete) Entwicklung der Anzahl der im Straßenverkehr Schwerverletzten in den Jahren 2009 – 2024

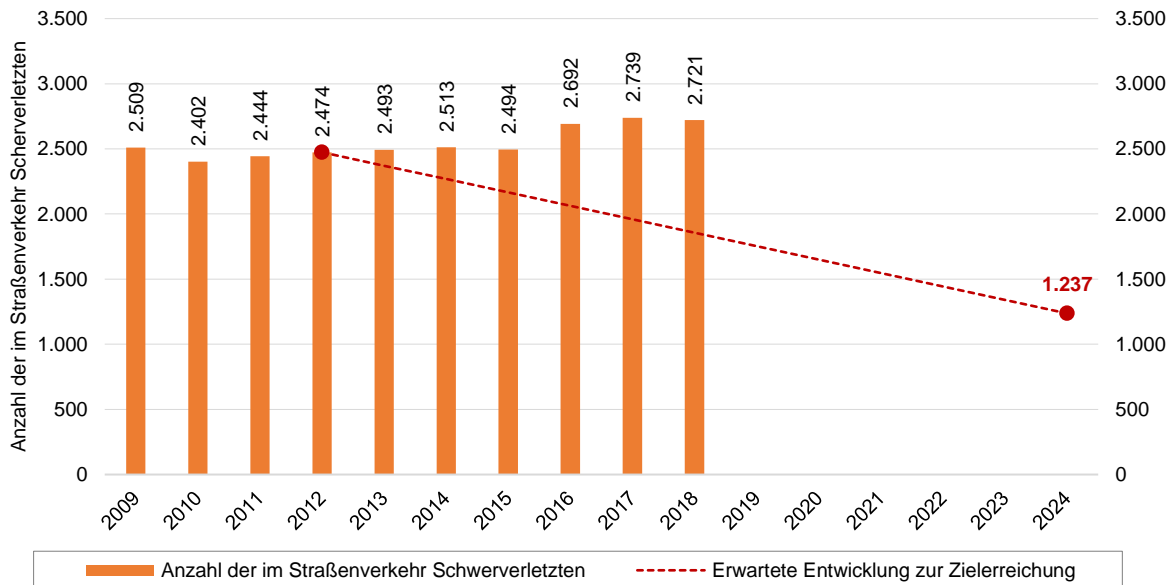


Abbildung 2: Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Schwerverletzten in den Jahren 2009 – 2018 und erwartete Entwicklung zur Zielerreichung im Jahr 2024 ausgehend vom Jahr 2012

Eine Analyse der Anzahl der Schwerverletzten nach Alter der Verkehrsteilnehmenden verdeutlicht, dass auch hier die Altersgruppe der älteren Erwachsenen ab 75 Jahren besonders fokussiert werden muss. Die bereits in Kapitel 4.2 angesprochenen gesellschaftlichen Veränderungen (alternde Bevölkerung, Führerscheinbesitz und Mobilität als wichtiger Teil der Lebensqualität älterer Bürger) spiegelt sich auch hier in den Unfallzahlen wider. 2018 wurden 71,9 Prozent mehr Verkehrsteilnehmende ab 75 Jahren im Straßenverkehr schwerverletzt als 2012. Dies entspricht einer Zunahme von 102 Schwerverletzten in dieser Altersgruppe. 66,8 Prozent der schwer verletzten älteren Erwachsenen ab 75 Jahren verunglückten im Jahr 2018 bei Straßenverkehrsunfällen, die auch von älteren Erwachsenen ab 75 Jahren hauptverursacht wurden. Bei solchen Unfällen wurden im Jahr 2018 126 ältere Erwachsene ab 75 Jahren mehr als noch im Jahr 2012 schwer verletzt. Dies entspricht einer Zunahme von 217,8 Prozent.

Ebenfalls zu beachten ist die Entwicklung der Anzahl der Erwachsenen zwischen 25 und 64 Jahren, die bei Straßenverkehrsunfällen schwer verletzt werden. Etwa jeder zweite Schwerverletzte auf Brandenburgs Straßen zählte 2018 zu dieser Altersgruppe. Seit 2012 hat die Anzahl der schwer verletzten Erwachsenen um 10,7 Prozent zugenommen; dies entspricht 148 Verkehrsteilnehmenden. Eine Reduzierung der Schwerverletzten im Vergleich der Jahre 2012 und 2018 konnte in den Altersgruppen der Kinder und Jugendlichen bis 15 Jahren (- 6,0 %) und jungen Erwachsenen zwischen 16 und 24 Jahren (- 8,3 %) beobachtet werden. Da diese Altersgruppen im Jahr 2018 jedoch weniger als ein Viertel der Schwerverletzten ausmachten, ist diese Entwicklung zwar ein guter Schritt in die richtige Richtung, jedoch für die Zielerreichung nicht ausreichend.

Jeder zweite Schwerverletzte in Brandenburg war 2018 mit einem Pkw in einen Unfall verwickelt, etwa jeder fünfte mit einem Fahrrad und jeder siebte mit einem Motorrad. Den größten Zuwachs gab es bei den Schwerverletzten in Lkws (+ 22,9 %), auf Motorrädern (+ 20,3 %) und auf Fahrrädern (+ 18,7 %). In Bezug auf die Ortslage zeigt sich, dass 35,8 Prozent der bei Straßenverkehrsunfällen Schwerverletzten im Land Brandenburg auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften verzeichnet wurden; dies entspricht 975 Schwerverletzten. Ausgehend von 2012 konnte die Anzahl der Schwerverletzten – unter Schwankungen – zunächst reduziert werden. Bis 2016 wurde der Ausgangswert von 2012 kontinuierlich unterschritten. 2017 wurden

jedoch erneut über 1.000 Schwerverletzte auf Landstraßen registriert. Auch wenn 2018 erneut eine Reduzierung der Schwerverletztenzahlen auf Landstraßen erreicht wurde, beträgt dieser Rückgang – im Vergleich zu 2012 – nur 1,5 Prozent. Die Anzahl der Schwerverletzten innerhalb geschlossener Ortschaften nahm seit 2012 sogar kontinuierlich zu. 2018 wurden 1.351 Schwerverletzte bei Straßenverkehrsunfällen innerhalb geschlossener Ortschaften registriert. Dies entspricht einer Zunahme von 20,4 Prozent.

Es lässt sich zusammenfassen, dass zur Reduzierung der Schwerverletzten in Brandenburg in der Verkehrssicherheitsarbeit vor allem die Altersgruppe der älteren Erwachsenen über 75 Jahren fokussiert werden sollte. Unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Bevölkerungsentwicklung in den nächsten Jahren ist diese Altersgruppe im Straßenverkehr am stärksten gefährdet. Zudem sollte in der Verkehrssicherheitsarbeit auch die Altersgruppe der Erwachsenen weiterhin eine starke Berücksichtigung finden, da Verkehrsteilnehmende aus dieser Gruppe nach wie vor am häufigsten im Straßenverkehr schwer verletzt werden. Darüber hinaus zeigen sich im Hinblick auf die Verkehrsbeteiligungen „Pkw“, „Fahrrad“ und „Motorrad“ in den letzten Jahren die deutlichsten Zunahmen in der Anzahl der Schwerverletzten. Die meisten Schwerverletzten werden zudem innerhalb geschlossener Ortschaften registriert, aber auch Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften sollten im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit bleiben, da nach wie vor jeder dritte Schwerverletzte auf einer Landstraße verunglückt.

4.4 Stand der Reduzierung der durch unangepasste Geschwindigkeit oder den Einfluss von Alkohol und Drogen verursachten Straßenverkehrsunfälle

Als drittes und untergeordnetes Ziel wird im Verkehrssicherheitsprogramm die Reduzierung der Anzahl der durch nicht angepasste Geschwindigkeit und Alkoholeinfluss verursachten Straßenverkehrsunfälle um 50 Prozent angestrebt. Bei der Betrachtung der Unfälle durch überhöhte Geschwindigkeit werden im Folgenden die Unfallursachen „Nicht angepasste Geschwindigkeit mit gleichzeitiger Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ und „Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen“ berücksichtigt. Der Anteil der Unfälle mit der Unfallursache „Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen“ beträgt in den Jahren 2010 bis 2018 im Durchschnitt 94,2 Prozent an der Summe der Unfälle beider Unfallursachen. Die Ergebnisse der Analyse zur Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle mit unangepasster Geschwindigkeit sind in Abbildung 3 dargestellt; sie beziehen sich auf die Summe der Unfallursachen „Nicht angepasste Geschwindigkeit mit gleichzeitiger Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ und „Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen“.

Die Anzahl der Unfälle mit unangepasster Geschwindigkeit hat sich im Vergleich zu 2012 im Jahr 2018 um 2,9 Prozent reduziert. Dabei unterliegt die Anzahl dieser Unfälle seit 2012 deutlichen Schwankungen. In den Jahren 2014, 2015 und 2017 reduzierte sich die Anzahl der Unfälle durch unangepasste Geschwindigkeit annähernd in dem Maß, wie es einer stetigen Annäherung an das Ziel im Jahr 2024 entspräche. In den Jahren 2013 und 2016 sowie im Besonderen im Jahr 2018 wurde eine deutlich höhere Anzahl dieser Unfälle registriert (s. Abb. 3). Unfälle mit unangepasster Geschwindigkeit haben insgesamt vor allem auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften abgenommen. Während sich 2012 auf Landstraßen 624 Straßenverkehrsunfälle durch unangepasste Geschwindigkeit ereigneten, waren es 2018 nur noch 521 Unfälle. Die Anzahl der Unfälle auf Landstraßen durch unangepasste Geschwindigkeit bei gleichzeitiger Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit stieg jedoch im gleichen Zeitraum von 26 auf 38. Eine Zunahme der Anzahl der Unfälle durch nicht angepasste Geschwindigkeit zeigt sich insgesamt im Vergleich der Jahre 2012 und 2018 vor allem auf Bundesautobahnen (+ 11,1 %); aber auch innerhalb geschlossener Ortschaften ist ein Anstieg zu verzeichnen (+ 5,8 %). Im Hinblick auf die Art der Verkehrsbeteiligung zeigt sich, dass sich die Anzahl der Pkw-Unfälle durch unangepasste Geschwindigkeit – ausgehend von 2012 – um 149 Unfälle reduziert hat, dies entspricht einer Abnahme um 15,6 Prozent. Auch die Zahl der Lkw-Unfälle durch unangepasste Geschwindigkeit nahm im gleichen Zeitraum ab (- 18,0 %). Eine Zunahme ist hingegen bei den Zahlen der Unfälle durch unangepasste Geschwindigkeit mit Fahrrädern (+ 131,4 %) und Motorrädern (+ 30,9 %) zu verzeichnen.

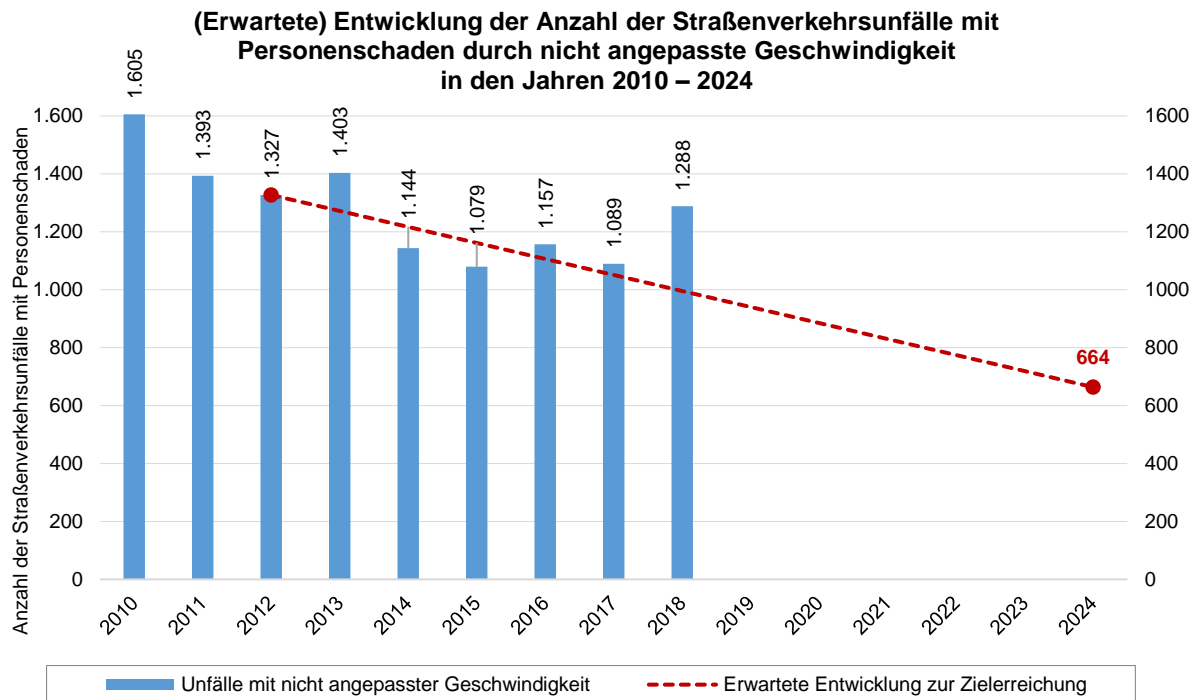


Abbildung 3: Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden durch nicht angepasste Geschwindigkeit in den Jahren 2010 – 2018 und erwartete Entwicklung zur Zielerreichung im Jahr 2024 ausgehend vom Jahr 2012

Insgesamt muss betont werden, dass sich die Anzahl der Unfälle durch unangepasste Geschwindigkeit mit Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit – trotz ihres geringen Anteils an der Anzahl aller Geschwindigkeitsunfälle – von 2012 zu 2018 verdoppelt hat. Die Anzahl entsprechender Pkw-Unfälle nahm sogar um 69,2 Prozent zu. Besonders häufig wurden diese Unfälle 2018 auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften (47,8 %), aber auch innerhalb geschlossener Ortschaften (46,8 %) registriert. Im Vergleich der Jahre 2012 und 2018 kann in beiden Ortslagen eine deutliche Zunahme der Anzahl dieser Unfälle verzeichnet werden (außerhalb geschlossener Ortschaften: + 46,2 %; innerhalb geschlossener Ortschaften: + 57,1 %).

Die Entwicklung der Anzahl der Alkoholunfälle, die ebenfalls um 50,0 Prozent reduziert werden sollen, ist in Abbildung 4 dargestellt. Die Unfälle unter Alkoholeinfluss nahmen im Vergleich der Jahre 2012 und 2018 insgesamt nur geringfügig ab (- 1,9 %), da nach fünf Jahren, in denen die Entwicklung ungefähr den zur Zielerreichung erwarteten Werten entsprach, im Jahr 2018 eine deutliche Steigerung zu verzeichnen war. Die Betrachtung nach Altersgruppen zeigt, dass insbesondere die Anzahl der Alkoholunfälle der jungen Erwachsenen zwischen 16 und 24 Jahren seit 2012 abgenommen hat: 2018 wurden für diese Altersgruppe 38,3 Prozent weniger Alkoholunfälle registriert. Dem gegenüber steht die Entwicklung der Anzahl der Alkoholunfälle, die von Erwachsenen zwischen 25 und 64 Jahren hauptverursacht wurden: Personen dieser Altersgruppe waren am häufigsten für Unfälle unter Alkoholeinfluss verantwortlich. 2018 wurden in dieser Altersgruppe 26 mehr Alkoholunfälle registriert als noch 2012. Auch wenn die älteren Erwachsenen ab 75 Jahren nur wenige Alkoholunfälle pro Jahr verschulden, zeigt sich auch hier ein Anstieg (2012: 3 Alkoholunfälle; 2018: 7 Alkoholunfälle).

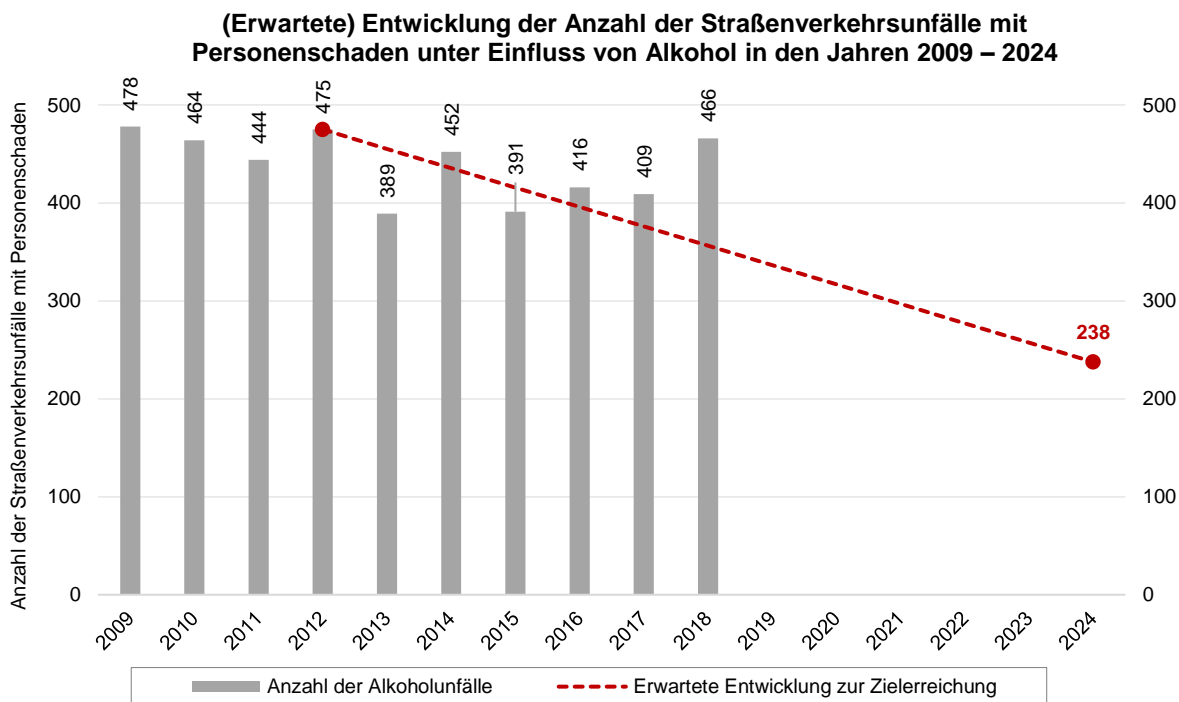


Abbildung 4: Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden unter Alkoholeinfluss in den Jahren 2009 – 2018 und erwartete Entwicklung zur Zielerreichung im Jahr 2024 ausgehend vom Jahr 2012

An dieser Stelle muss betont werden, dass Unfälle und Unfallhergänge sich oft nicht anhand einfacher Kausalitätsketten beschreiben lassen. Sie ereignen sich zumeist im Zusammenspiel verschiedener Faktoren. Situative Faktoren, wie beispielsweise eine sich plötzlich ändernde Wetterlage, aber auch überraschend auftretende Mängel am Fahrzeug oder gesundheitliche Probleme der Fahrzeugführenden können zum Entstehen eines Unfalls beitragen, ohne dass sie in der Unfallstatistik als Unfallursachen zu erkennen wären. Aufgrund der Multikausalität ergeben sich für die Interpretation der Analyseergebnisse nach Unfallursachen Einschränkungen, die bei der Ableitung von Maßnahmen berücksichtigt werden müssen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die geplante Reduzierung der Anzahl der Unfälle, die aufgrund einer unangepassten Geschwindigkeit oder aufgrund von Alkoholeinfluss passieren, nur unter weiterer Fokussierung dieser Unfallursachen in der Verkehrssicherheitsarbeit erreicht werden kann und dabei die Multikausalität der Unfallentstehung zu berücksichtigen ist. In Bezug auf beide Unfallursachen entwickelten sich die Unfallzahlen zwischen 2012 bis 2015 zunächst günstig; seit 2016 zeigen sie aber einen Trend, der der Zielerreichung entgegensteht.

4.5 Zusammenfassung zum Stand der Zielerreichung

Im Hinblick auf die Erreichung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms lassen sich anhand der Ergebnisse der Unfalldatenanalyse unterschiedliche Entwicklungen ausmachen. Wie in Kapitel 1 dargestellt, hat sich die Landesregierung Brandenburg u. a. zum Ziel gesetzt, die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten um 40,0 Prozent zu reduzieren. Auch wenn diese Reduzierung zur Halbzeit noch nicht dem gewünschten Umfang entspricht, ist diesbezüglich eine positive Entwicklung im Unfallgeschehen erkennbar. Das gesteckte Ziel scheint erreichbar, in erster Linie durch die Intensivierung einer zielgruppenorientierten Verkehrssicherheitsarbeit. Diese sollte insbesondere an den älteren Erwachsenen über 75 Jahren und an den Fahrradfahrenden ausgerichtet werden, da gerade in diesen Gruppen die Getötetenzahlen gestiegen sind. Deutlich schwieriger scheint es, die angestrebte Halbierung der Anzahl der durch Straßenverkehrsunfälle Schwerverletzten zu erreichen. Blieben die diesbezüglichen Unfallzahlen in den ersten zwei Jahren noch weitestgehend

unverändert, so zeigt sich für 2016 ein Anstieg der durch Unfälle schwer verletzten Personen. Eine neuerliche Reduzierung der Unfallzahlen ist auch in den darauffolgenden zwei Jahren nicht zu erkennen. Um diesen Trend umzukehren, bieten sich ebenfalls Konzepte einer zielgruppenorientierten Sicherheitsarbeit an. Im Fokus sollten auch hierbei die älteren Erwachsenen ab 75 Jahren, aber auch Erwachsene zwischen 25 und 64 Jahren sowie die Pkw-, Fahrrad- und Motorradfahrenden stehen.

Hinsichtlich der Reduzierung der Anzahl von Unfällen, die durch unangepasste Geschwindigkeit oder Alkoholeinfluss verursacht werden, zeigt sich – nach anfänglich zielführenden Entwicklungen der Unfallzahlen – seit 2016 ebenfalls ein ungünstiger Trend. Auch hier sind gezielte Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu forcieren, um die gesetzten Ziele im Jahr 2024 zu erreichen: Zur Reduzierung der Anzahl alkoholbedingter Unfälle sollten Maßnahmen vor allem auf die Zielgruppe der erwachsenen Verkehrsteilnehmenden zwischen 25 und 64 Jahren zugeschnitten sein. Im Hinblick auf die Verringerung der Anzahl von Unfällen durch unangepasste Geschwindigkeit bedarf es Maßnahmen, die regionale Aspekte stärker berücksichtigen und sich vor allem auch auf Bundesautobahnen und geschlossene Ortschaften beziehen. Bei der Auswahl und Bewertung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen ist jedoch zu berücksichtigen, dass Unfälle meist aufgrund eines Zusammenspiels verschiedener Unfallursachen entstehen. Dies stellt eine große Herausforderung für die Unfallprävention und die Verkehrssicherheitsarbeit dar.

Neben der Auswertung der Unfallstatistiken sollen auch die Ergebnisse der Untersuchung zum Statusbericht 2017 (IGES Institut, 2017) als Grundlage für die Analyse der Zielerreichung und die Ableitung entsprechender Handlungsempfehlungen herangezogen werden. Im nachfolgenden Kapitel werden die Ergebnisse aufgegriffen und einer kritischen Betrachtung unterzogen.

5 Bewertung der durchgeführten Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Hinblick auf die Erreichung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms unter Bezugnahme auf den Statusbericht von 2017

5.1 Ausgangslage und Zielstellung

Im „Integrierten Verkehrssicherheitsprogramm für das Land Brandenburg“ werden zur Erreichung des übergeordneten Ziels – die nachhaltige Reduzierung der Anzahl der im Straßenverkehr Schwerverletzten und Getöteten – verschiedene strategische Ansätze verfolgt. So sollen beispielsweise die Verkehrssicherheit besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmender und die Verkehrssicherheit auf Landstraßen erhöht werden. Für die Verkehrssicherheitsarbeit werden im Programm – in Anlehnung an die vier Handlungsfelder „Mensch“, „Umfeld“, „Verkehrswege“ und „Technik“ – verschiedene notwendige bzw. wünschenswerte Maßnahmen in vier Handlungsbereichen beschrieben: (1) „Auf Nummer sicher – Der Mensch im Mittelpunkt“, (2) „Fair Play – Spielregeln im Verkehr einhalten“, (3) „Sichere Verkehrsinfrastruktur“, (4) „Mehr Verkehrssicherheit durch Technik“. Zur Beurteilung der bisherigen Verkehrssicherheitsarbeit müssen nun die tatsächlich durchgeführten Verkehrssicherheitsmaßnahmen näher betrachtet werden. Im Einzelnen muss untersucht werden, welche Maßnahmen in Brandenburg durchgeführt werden und welche Qualität die Maßnahmen aufweisen. Hierzu wird der im Jahr 2017 von der Landesregierung in Auftrag gegebene „Statusbericht zum Verkehrssicherheitsprogramm 2024 – Bericht für eine Zwischenevaluation des Verkehrssicherheitsprogramms des Landes Brandenburg mit Zielhorizont 2024: Stand der Zielerreichung und Umsetzung“ (IGES Institut, 2017) – im Folgenden Statusbericht 2017 – herangezogen, in dem die Ergebnisse einer Bestandsaufnahme der in Brandenburg durchgeführten Verkehrssicherheitsmaßnahmen dargelegt sind.

5.2 Statusbericht 2017: Inhalte und Ergebnisse

Mit der Beauftragung des Statusberichts 2017 folgte die brandenburgische Landesregierung einem Beschluss des Landtags vom 27.04.2016, in dem sie dazu aufgefordert wurde, über die Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms zu berichten. Hierzu wurde in einem ersten vorbereitenden Schritt der Bestand der im Zeitraum von 2014 bis 2016 durchgeführten Maßnahmen anhand einer Befragung von Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg ermittelt. In einem zweiten Schritt wurden die Auswertung der Befragungsdaten und die Berichtslegung der Befragungsergebnisse realisiert; darüber hinaus sollte eine vertiefte Wirksamkeitsanalyse der Verkehrssicherheitsmaßnahmen vorbereitet werden.

Als Erhebungsinstrument für die Bestandsaufnahme der in Brandenburg durchgeführten Maßnahmen wurde ein – unter der Federführung des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) entwickelter – Fragebogen eingesetzt. Dieser wurde an 40 übergeordnete bzw. führende Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit verteilt (z. B. an die Ressorts der Landesregierung, an die Landkreise und kreisfreien Städte, an die Akteure des seit 2009 bestehenden „Netzwerks Verkehrssicherheit Brandenburg“). Hierbei war eine Weiterleitung des Fragebogens ausdrücklich erwünscht, um weitere Akteure zu erreichen. Im Fragebogen gaben die Akteure zunächst als offene Antwort an, welche Maßnahmen sie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durchgeführt haben bzw. zum Befragungszeitpunkt durchführen. Die Beschreibung dieser Maßnahmen erfolgte im Anschluss weitgehend anhand vorgegebener (Antwort-)Kategorien. Hierbei wurden beispielsweise Angaben zur Art der Maßnahme (z. B. Zielstellung, Zielgruppe), aber auch Angaben zur Wirksamkeit der Maßnahme (z. B. Resonanz der anvisierten Zielgruppe, Anzahl erreichter Personen) erfragt.

Insgesamt konnten anhand der Rückmeldungen von 69 Akteuren Informationen zu 271 Verkehrssicherheitsmaßnahmen eingeholt werden. Allerdings ist zu bezweifeln, dass alle relevanten Akteure erreicht und die in Brandenburg durchgeführten Verkehrssicherheitsmaßnahmen vollständig erfasst wurden. Als Beispiel für eine nur bruchstückhaft erfasste Gruppe von Akteuren werden im Statusbericht 2017 exemplarisch die Bildungseinrichtungen angeführt, von denen lediglich vier an der Befragung teilnahmen. Entsprechend wird im

Statusbericht 2017 festgehalten, dass „kein [...] Anspruch auf eine abschließende und vollständige Erhebung“ besteht und eine „Quantifizierung konkreter Wirksamkeitsaussagen [...] durch die Erhebung nicht erfolgen“ kann (IGES Institut, 2017: S. 8).

Die Art der Maßnahmen wurde anhand vorgegebener Kategorien erfragt; hierbei waren auch Mehrfachnennungen möglich. Methodenkritisch ist anzumerken, dass die verwendeten Kategorien eine eindeutige und vollständige Einordnung der Maßnahmen erschwerten, weil sie nicht disjunkt und erschöpfend definiert sind. Beispielsweise lassen sich Ausstellungen als eine Maßnahme aus der Kategorie „Öffentlichkeitsarbeit“ auffassen; sie stellen aber in der vorgegebenen Klassifikation auch eine eigenständige Kategorie dar. Die vermutlichen Einordnungsprobleme der Akteure spiegeln sich in der erstaunlich häufigen Belegung der Kategorie „Andere Maßnahmen und keine Angabe“⁷ wider, in der sich 62 Fälle finden. Trotzdem wird durch die im Statusbericht 2017 angeführten Ergebnisse ein erster Eindruck von der Maßnahmenlandschaft der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg vermittelt (s. Tab. 3). Das Spektrum der von den Akteuren benannten Verkehrssicherheitsmaßnahmen reicht von einmaligen Maßnahmen (z. B. Workshops) bis hin zu kontinuierlichen Maßnahmen (z. B. „Regio-Protect“). Weiterhin unterscheiden sich die berichteten Maßnahmen hinsichtlich ihrer Komplexität (Einzelmaßnahmen vs. kombinierte Maßnahmen).

Tabelle 3: Spektrum der Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Brandenburg im Hinblick auf die Maßnahmenart (Eigene Darstellung in Anlehnung an IGES Institut, 2017)

Maßnahmenart	Häufigkeit der Nennung* <small>* Mehrfachnennung pro Maßnahme möglich</small>
Ausstellungen, Informationsveranstaltungen, Informationsmaterialien (z. B. Broschüren, Flyer, Websites, Videos)	92
Kurse (z. B. Verkehrserziehung, Erste Hilfe, Fahrtraining/-ausbildung)	88
Überwachung (z. B. Alkoholkontrollen, Blitzer)	69
Öffentlichkeitsarbeit, Werbung und Anzeigen	64
Andere Maßnahmen und keine Angabe	62
Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (z. B. Markierungen, Verkehrszeichen)	48
Bauliche Maßnahmen (z. B. Passive Schutzeinrichtungen, Straßenumbau)	32
Konzeptionelle Planungen gesicherter Wege (z. B. für Schulkinder, mobilitätseingeschränkte Personen)	29
Fachkongresse, Erfahrungsaustausch	26
Events (z. B. Straßenfeste, Sportveranstaltungen, Theater)	23
Technische Maßnahmen an Fahrzeugen (z. B. Umrüsten, Check-Ups)	18
Verkehrsangebote (z. B. 50/50-Taxi, Schülerlotsen, Wegbegleitung)	12

Der Tabelle 3 lässt sich – wie die Autoren der Studie betonen – auch entnehmen, dass „Maßnahmen mit direktem Kontakt zu Beteiligten bzw. Betroffenen“ überwiegen (IGES Institut, 2017: S. 16). Dies deckt sich mit der seitens der Akteure vorgenommenen Zuordnung ihrer Maßnahmen zu den im Verkehrssicherheitsprogramm aufgeführten Maßnahmenbereichen. Aus Abbildung 5 ist ersichtlich, dass die meisten Maßnahmen (x = 139) dem Handlungsbereich „Auf Nummer sicher – Der Mensch im Mittelpunkt“ zugeordnet wurden. Betrachtet man die Anzahl der Maßnahmenzuordnungen in die einzelnen Maßnahmenbereiche, so fällt auf, dass zahlreiche Akteure Mehrfachzuordnungen vorgenommen haben. Unabhängig davon, dass im Fragebo-

⁷ Die unübliche Zusammenfassung der Restkategorie „Andere“ mit den fehlenden Angaben erlaubt leider keine vertiefende Betrachtung dieses Sachverhalts.

gen nicht ersichtlich ist, ob bei dieser Frage Mehrfachnennungen gestattet waren (bei anderen Fragen werden entsprechende Hinweise gegeben⁸), deutet dies auch auf eine gewisse Unsicherheit der Akteure bei der Maßnahmenbeschreibung hin. Beispielsweise ist die Maßnahme „Verkehrserziehung und Aufklärung vom Vorschulbereich bis zu den Senioren“ im Maßnahmenbereich „Auf Nummer sicher – Der Mensch im Mittelpunkt“ angesiedelt. Sie wurde jedoch bei der Befragung vom Akteur allen vier Maßnahmenbereichen zugeordnet, vermutlich weil im Rahmen der Bildungsmaßnahme auch Inhalte wie Verkehrsregeln und Fahrzeugtechnik behandelt werden. Das Beispiel verdeutlicht, dass es einer verbesserten Erhebungssystematik und Maßnahmentaxonomie⁹ bedarf, um belastbare Informationen über die Zahl und Art der Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Brandenburg zu gewinnen (s. Kap. 7).

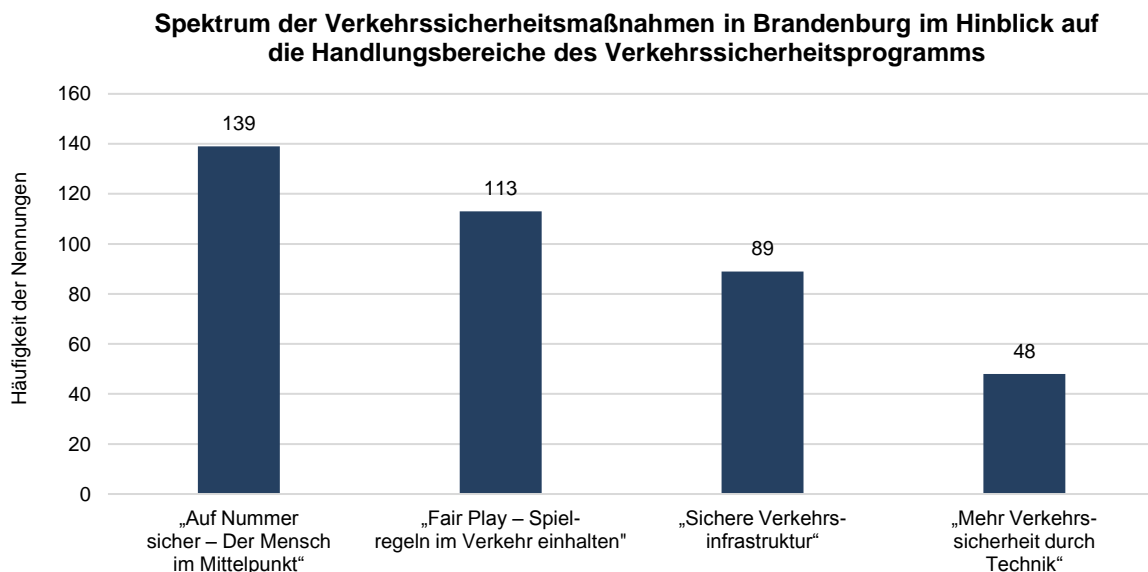


Abbildung 5 Zuordnung* der Maßnahmen zu den Handlungsbereichen des Verkehrssicherheitsprogramms (Eigene Darstellung in Anlehnung an IGES Institut, 2017), * Mehrfachnennung pro Maßnahme möglich

In einem weiteren Schritt wurden die gefundenen Maßnahmen auf Basis der verfügbaren Informationen zu ihren Inhalten (unabhängig von den seitens der Akteure getroffenen Zuordnungen) von einem Gutachter den vier Maßnahmenbereichen aus dem Verkehrssicherheitsprogramm zugeordnet. Auch in den Ergebnissen dieser vertiefenden Analyse zeigt sich, dass im Bereich „Auf Nummer sicher – Der Mensch im Mittelpunkt“ die meisten der in Brandenburg durchgeführten Maßnahmen angesiedelt sind und im Bereich „Mehr Verkehrssicherheit durch Technik“ die wenigsten. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass im erstgenannten Bereich Maßnahmen zur „Lebenslangen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung“ und zur „Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit“ besonders häufig zu finden sind.

Neben den Daten zur Art der in Brandenburg durchgeführten Maßnahmen und ihrer Zuordnung zu den Maßnahmenbereichen des Verkehrssicherheitsprogramms wurden auch Daten zur Zielgruppenorientierung der Maßnahmen ausgewertet. In diesem Zusammenhang wurden altersbezogene Zielgruppen (z. B. Jugendliche, Erwachsene), Zielgruppen nach Art der Teilnahme am Verkehrsgeschehen (z. B. Radfahrende, zu Fuß Gehende) und besondere Ziel- bzw. Personengruppen (z. B. Mobilitätseingeschränkte, Berufskraftfahrende, Geflüchtete) betrachtet. Exemplarisch werden in der Abbildung 6 die Ergebnisse zu den altersbezogenen Zielgruppen dargestellt. Aus der Abbildung geht hervor, dass von den Akteuren insgesamt 95 Maßnahmen

⁸ „Mehrfachantwort möglich“ vs. „Bitte treffen Sie nur eine Auswahl!“

⁹ Eine Taxonomie ist ein einheitliches Verfahren oder Modell, mit dem Objekte nach bestimmten Kriterien klassifiziert und systematisch in Kategorien eingeordnet werden.

(u. a.) der Zielgruppe der Kinder im Alter von 6 bis 12 Jahren zugeordnet wurden. Die Zielgruppe der 6- bis 12-Jährigen wird damit von den für den Zeitraum von 2014 bis 2016 ermittelten Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Brandenburg am häufigsten angesprochen. Eine ebenfalls durch zahlreiche Maßnahmen anvisierte Gruppe stellt die Zielgruppe der Erwachsenen ab 65 Jahren dar. Allerdings erscheint auch im Hinblick auf die zielgruppenbezogene Zuordnung der Maßnahmen fraglich, ob die Akteure diese anhand gleicher Kriterien durchführten. So wurde etwa die Maßnahme „30-Begrenzung im Bereich von Schulen und Kita“ neben der Zielgruppe „Kinder im Grundschulalter (6-12 Jahre)“ auch der Zielgruppe „Ältere (ab 65 Jahre)“ zugeordnet.

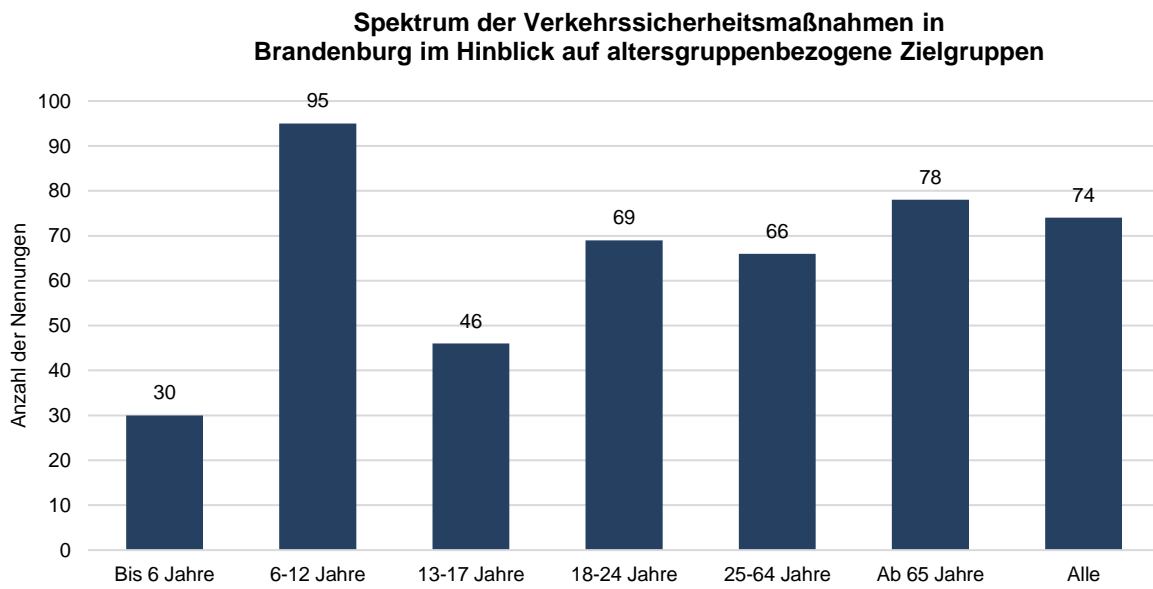


Abbildung 6 Zuordnung* der Maßnahmen zu altersgruppenbezogenen Zielgruppen (Eigene Darstellung in Anlehnung an IGES Institut, 2017), * Mehrfachnennungen pro Maßnahme möglich

Die bisher vorgestellten Ergebnisse veranschaulichen die Vielfalt der in Brandenburg durchgeführten Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Über die Bestandsanalyse hinaus wurden auch die erreichte Zielgruppenadäquatheit und die Wirksamkeit der Maßnahmen eingeschätzt. Hierzu sollten die Akteure u. a. Angaben dazu machen, wie die Resonanz in der anvisierten Zielgruppe bzw. in anderen Bevölkerungsgruppen auf die Maßnahme ausfällt und wie sie die Wirksamkeit ihrer Maßnahme einschätzen. Im Statusbericht 2017 wird als Ergebnis angegeben, dass die genannten Maßnahmen aus Sicht der Befragten einen sehr hohen Grad an Zielgruppenadäquatheit erreichen würden. Zudem wird „ein überwiegend positives Bild von der Wirksamkeit der genannten Maßnahmen“ gezeichnet (IGES Institut, 2017: S. 29): Zahlreiche Akteure charakterisieren ihre Maßnahmen als wirksam bzw. lernwirksam und sprechen ihnen eine positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit zu. Dabei muss jedoch relativierend hervorgehoben werden, dass die Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen auf den subjektiven Selbsteinschätzungen der meist für die Verkehrssicherheit hoch engagierten Akteure beruht. Daher ist – in Ermangelung belastbarer empirischer Evaluationsuntersuchungen – nicht auszuschließen, dass die Wirksamkeit der Maßnahmen in Folge eines „Justification-of-Effort-Effekts“¹⁰ durch die Maßnahmenträger überschätzt wird. Schließlich wurden die Akteure auch gebeten, Handlungsbedarfe bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit und Unterstützungsbedarf bei der Wirksamkeitserhöhung ihrer Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu benennen. Im Ergebnis forderten sie verstärkte Evaluationsuntersuchungen zur Überprüfung der Lernwirksamkeit von Maßnahmen zur Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung, eine häufigere Durchführung von Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung, eine Stärkung und bessere

¹⁰ Dieser Effekt lässt sich mit der „Kognitiven Dissonanz-Theorie“ von Leon Festinger (1957) erklären und bedeutet, dass Menschen die Tendenz zeigen, den Wert von Dingen zu überschätzen, für die sie hart gearbeitet haben („Effort Justification“).

Unterstützung der Arbeit der Verkehrsunfallkommissionen, eine Verbesserung des länderübergreifenden Erfahrungsaustausches sowie eine Stärkung der personellen Ausstattung der Verkehrswachten. Diese Anregungen und Forderungen werden im folgenden Kapitel bei den Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit in Brandenburg wieder aufgegriffen.

Zusammenfassend bleibt von den Ergebnissen des Statusberichts 2017 festzuhalten, dass in allen vier Maßnahmenbereichen des brandenburgischen Verkehrssicherheitsprogramms zahlreiche Verkehrssicherheitsmaßnahmen durchgeführt wurden und werden; die meisten davon im Bereich „Auf Nummer sicher – Der Mensch im Mittelpunkt“. Die durchgeführten Maßnahmen decken auch im Hinblick auf die Maßnahmenarten und die Zielgruppenorientierung ein breites Spektrum ab. Einschränkend ist anzumerken, dass die durchgeführte Bestandserhebung vermutlich unvollständig ist und kaum eine zielführende Strukturierung der Maßnahmen erlaubt. Daher und weil keine objektiven Qualitätsbewertungen der durchgeführten Maßnahmen vorliegen, erscheint eine Wirksamkeitsbewertung des Verkehrssicherheitsprogramms schwierig. Trotzdem sollen im nächsten Schritt die im Statusbericht 2017 dargestellten Ergebnisse und die Ergebnisse der in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen Unfalldatenanalyse zusammengeführt werden.

5.3 Übereinstimmung der durchgeführten Verkehrssicherheitsmaßnahmen mit den Erkenntnissen aus der Unfalldatenanalyse

Zur nachhaltigen Reduzierung der Anzahl der im Straßenverkehr Verletzten und Getöteten verfolgt das Land Brandenburg übergeordnete Strategien; eine davon ist die Erhöhung der Sicherheit besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmender. Welche Verkehrsteilnehmende einem erhöhten Unfallrisiko unterliegen, lässt sich im Einzelnen den Ergebnissen der Unfalldatenanalyse entnehmen. Im Folgenden wird – auf Basis der im Statusbericht 2017 dargestellten Übersicht über die Verkehrssicherheitsmaßnahmen – untersucht, in welchem Ausmaß die gefundenen Maßnahmen die relevanten Zielgruppen ansprechen.

Im Hinblick auf das Alter der Verkehrsbeteiligten lassen sich negative Entwicklungen im Unfallgeschehen insbesondere bei der Anzahl der verunglückten Kinder und Jugendlichen im Alter von bis zu 15 Jahren feststellen. Darüber hinaus nahm vor allem auch die Anzahl der Unfälle zu, die von den Kindern und Jugendlichen selbst (als zu Fuß Gehende oder Fahrradfahrende) verursacht wurden. Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden insgesamt 171 Maßnahmen erfasst, die (auch) die Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen im Alter von bis zu 15 Jahren ansprechen (z. B. „Unterwegs zur Schule – Sicher mit Bus, Bahn und Tram“, „Aufgepasst mit ADACUS“, „30-Begrenzung vor Kitas und Schulen“). Im Besonderen wird ein „altersbezogener Schwerpunkt [...] in der Zielgruppe der sechs bis zwölf-Jährigen erkennbar“ (IGES Institut, 2017: S. 21). Es kann also festgehalten werden, dass sich ein großer Teil der erfassten Verkehrssicherheitsmaßnahmen an die Gruppe der Kinder und Jugendlichen richtet und diese somit in der Verkehrssicherheitsarbeit als Risikogruppe im Unfallgeschehen berücksichtigt wird.

Ein weiterer Schwerpunkt im Unfallgeschehen lässt sich im Hinblick auf die Anzahl der verunglückten älteren Erwachsenen ab 75 Jahren feststellen. In dieser Altersgruppe ist seit 2009 eine kontinuierliche Zunahme der Anzahl der Leicht- und Schwerverletzten festzustellen. Aus dem Statusbericht 2017 geht hervor, dass insgesamt 78 Maßnahmen erfasst wurden, die (auch) der Zielgruppe der älteren Erwachsenen ab 65 Jahren zugeordnet wurden und damit die Verkehrsteilnehmenden ab 75 Jahren mit einbeziehen. Als Beispiele lassen sich die Fahreignungsprüfung „Generation 65plus – Sicher mobil im Alter“, Aktionstage für ältere Verkehrsteilnehmende und das Verkehrssicherheitsprogramm „Fahr-Fitness-Check“ anführen. Insofern lässt sich festhalten, dass ältere Erwachsene im Allgemeinen durch zahlreiche der erfassten Maßnahmen angesprochen werden. Jedoch können keine Aussagen darüber abgeleitet werden, inwieweit sich Maßnahmen im Besonderen auch an die Generation „75+“ richten. In dieser speziellen Teilgruppe der älteren Verkehrsteilnehmenden lässt sich – wie oben angeführt – ein besonders deutlicher Anstieg der Verunglücktenzahlen ausmachen. Diese Teilgruppe wurde jedoch bei der Erfassung und Klassifizierung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen nicht gesondert berücksichtigt.

Als Fazit bleibt festzuhalten: Durch die Unfalldatenanalyse konnten Kinder und Jugendliche im Alter von bis zu 15 Jahren sowie ältere Erwachsene im Alter ab 75 Jahren als Risikogruppen im brandenburgischen Straßenverkehr identifiziert werden. Diese Risikogruppen finden auch in der Verkehrssicherheitsarbeit mit speziellen Verkehrssicherheitsmaßnahmen Beachtung; allerdings können keine gültigen Aussagen dazu getroffen werden, inwieweit diese Maßnahmen – bezogen auf ihre Anzahl, ihren Umfang oder ihre Inhalte – die konkreten Schwerpunkte im Unfallgeschehen und die wichtigsten Unfallursachen fokussieren. Außerdem bleibt unklar, ob die Maßnahmen Wirksamkeit entfalten. Augenscheinlich ließe sich vermuten, dass das Maßnahmenangebot beispielsweise für die 13- bis 17-Jährigen ausgeweitet werden sollte. Dieser Altersgruppe wurden vergleichsweise wenige Maßnahmen zugeordnet, obwohl die Anzahl der verunglückten Kinder und Jugendlichen mit zunehmendem Alter – und dementsprechend mit fortschreitender Selbstständigkeit im Straßenverkehr – ansteigt. Rückschlüsse wie diese sind jedoch am Ende nicht haltbar, denn aus der Zahl der Maßnahmen lassen sich keine Aussagen über ihre Zielorientierung und Wirksamkeit ableiten. Aus diesem Grund wird an dieser Stelle darauf verzichtet, weitere Bezüge zwischen den Ergebnissen der Unfalldatenanalyse und den erhobenen Maßnahmen herzustellen. Für eine aussagekräftige Bewertung der Qualität und Wirksamkeit von Maßnahmen müssen zunächst die Methoden der Maßnahmen Erfassung optimiert sowie maßnahmenadäquate Qualitätsstandards und Evaluationsverfahren erarbeitet werden.

6 Handlungsempfehlungen zur Erreichung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms

Als Grundlage für die im vorliegenden Kapitel dargestellten Handlungsempfehlungen wird erstens auf die im Verkehrssicherheitsprogramm festgelegten Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eingegangen. Zweitens wird auf die im Kapitel 5 durchgeführte Auswertung der Ergebnisse des Statusberichts (IGES Institut, 2017) zurückgegriffen. Hierdurch soll geklärt werden, welche Maßnahmen zur Verkehrssicherheitsarbeit in Brandenburg durchgeführt werden. Eine besondere Berücksichtigung sollen dabei die im Verkehrssicherheitsprogramm festgelegten Maßnahmen finden. Schließlich werden drittens die im Kapitel 3 dargelegten Ergebnisse der Unfalldatenanalyse für das Land Brandenburg herangezogen, um dringende Handlungsbedarfe der zukünftigen Verkehrssicherheitsarbeit zu identifizieren.

Hinsichtlich der im Verkehrssicherheitsprogramm benannten Maßnahmen ist zunächst grundsätzlich anzumerken, dass deren Festlegung nur in vereinzelt Fällen auf einer evidenzbasierten¹¹ Grundlage erfolgte. So wird nur in wenigen Fällen direkt auf empirische Forschungsarbeiten Bezug genommen, z. B. bei dem in Brandenburg entwickelten Projekt „Regio-Protect“, dessen Lern- und Sicherheitswirksamkeit von Bredow (2014) belegt wurde, oder mit Blick auf ein lernwirksames Training der Fahrkompetenz für ältere Fahrende (Poschadel, Boenke, Blöbaum & Rabczinski, 2012). Allerdings werden diese Arbeiten häufig nur zur allgemeinen Begründung der Notwendigkeit bestimmter Maßnahmen angeführt und nicht als Grundlage für die konkrete Maßnahmendurchführung genutzt. So wird beispielsweise das o. g. Trainingskonzept von Poschadel et al. (2012) herangezogen, um darzulegen, dass durch ein gezieltes Training im Realverkehr die Fahrkompetenz insbesondere leistungsschwächerer älterer Kraftfahrender längerfristig verbessert werden kann. Jedoch werden die Besonderheiten dieses speziellen Trainingskonzepts (z. B. Erfassung der Fahrkompetenz mit standardisierten und testtheoretisch erprobten Instrumenten; gezieltes Üben komplexer Verkehrssituationen im Realverkehr, bei denen ältere Fahrende Schwierigkeiten haben¹²) nicht auf die umgesetzte Maßnahme in Brandenburg übertragen. Stattdessen werden im aktuellen brandenburgischen Verkehrssicherheitsprogramm zwar „Fahrertrainings auf Trainingsplätzen sowie im Realverkehr mit geeigneten Fahrlehrern“ (Gipp et al., 2014: S. 30) für ältere Fahrende gefordert, allerdings keinerlei Vorgaben zur konkreten Ausgestaltung dieser Trainingsangebote gemacht. Dadurch werden Steuerungsmöglichkeiten nicht ausgeschöpft, denn es ist durch Arbeiten von Bedard et al. (2004) sowie von Gaines, Burke, Marx, Wagner und Parrish (2011) gut belegt, dass derartige Trainingsangebote unter zeitlichen und inhaltlichen Gesichtspunkten nicht beliebig gestaltet werden dürfen, wenn eine Wirkung erzielt werden soll (siehe dazu auch die Maßnahmen, die im Anhang des vorliegenden Berichts beschrieben werden).

Bedard und Kollegen (2004) untersuchten mittels eines Interventionsgruppen-Kontrollgruppen-Designs die Auswirkungen eines sechsstündigen Trainingsprogramms für ältere Fahrende auf die Fahrkompetenz. Dieses Training fand allerdings im Unterschied zum Trainingskonzept von Poschadel et al. (2012) nicht im Realverkehr, sondern vorrangig im Unterrichtsraum statt. Weiterhin waren neun inhaltliche Schwerpunkte vorgegeben (z. B. Alkohol und Medikamente, Seh- und Hörvermögen im Alter oder die Bewältigung normaler Verkehrssituationen). Es wurde damit also nicht im Realverkehr gezielt an den individuellen Schwachstellen der einzelnen älteren Teilnehmenden angesetzt, sondern eher ein Katalog alterstypischer Probleme auf theoretischer Ebene abgearbeitet. Flankiert wurde die Trainingsmaßnahme durch eine im Vorfeld der Maßnahme und eine im Anschluss an die Maßnahme durchgeführte Fahrkompetenzbeurteilung. Im Ergebnis konnte kein statistisch signifikanter Unterschied zwischen den Trainingsteilnehmern und der Kontrollgruppe festgestellt werden. Auch Gaines und Kollegen (2011) befassten sich mit einem Trainingsprogramm für ältere

¹¹ Evidenzbasierung bedeutet, dass das Handeln und Entscheiden auf der Basis in der Praxis überprüfter und wissenschaftlich gesicherter Belege erfolgt.

¹² Diese Art des zielgerichteten Trainings wird auch als „deliberate practice“ bezeichnet und wurde in unterschiedlichen Bereichen (z. B. Sport, Musik, Bildung) als wirksame Form der Trainingsgestaltung zum Erwerb von Expertise ermittelt (Ericsson, 2009; Ericsson, Charness, Feltovich & Hoffman, 2013; Macnamara, Hambrick & Oswald, 2014; Macnamara, Moreau & Hambrick, 2016).

Fahrende und untersuchten die Wirksamkeit des in Amerika verbreiteten Programms „CarFit“. Kernelement dieses Programms sind Empfehlungen zur Ausstattung und Bedienung des Fahrzeugs, die älteren Fahrenden gegeben werden (bspw. zur Einstellung und Nutzung von Rückspiegeln). Im Zuge der Evaluation ergab sich einerseits, dass ca. 60 Prozent der Programmteilnehmenden auch nach einem halben Jahr mindestens eine der erhaltenen Empfehlungen umsetzten. Andererseits zeigte sich anhand einer Befragung kein statistisch signifikanter Unterschied im Fahrverhalten zwischen den Teilnehmenden und den älteren Fahrenden der Kontrollgruppe, die nicht am Programm teilgenommen hatten. Zusammenfassend lässt sich somit festhalten, dass einerseits nicht jedes Training, das mit älteren Fahrenden durchgeführt wird, wirksam ist. Andererseits wurden auf empirischer Grundlage durchaus Merkmale lernwirksamer Trainings ermittelt, die man für die Ausgestaltung entsprechender Trainingsangebote in Brandenburg heranziehen sollte.

Weiterhin ist anzumerken, dass die im Verkehrssicherheitsprogramm festgelegten Maßnahmen vorrangig auf rechtlicher und administrativer Ebene angesiedelt sind. Beispiele hierfür sind die Prüfung der Einführung regelmäßiger Gesundheitsuntersuchungen für alle Fahrerlaubnisbesitzenden, eine vereinfachte Gestaltung der Straßenverkehrsordnung und die stärkere Berücksichtigung der schulischen Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung bei der Neugestaltung von Rahmenlehrplänen. Daneben bilden Aufklärungs- und Informationskampagnen einen bedeutenden Schwerpunkt der beabsichtigten Verkehrssicherheitsmaßnahmen. So sind beispielsweise Aufklärungsmaßnahmen für mehr Kindersicherheit, zur Bedeutung einer angemessenen Geschwindigkeit und des Sicherheitsabstands, zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr sowie zu Fahrerassistenzsystemen vorgesehen. Mit Blick auf den Einsatz von Aufklärungs- und Informationskampagnen im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit lässt sich allerdings festhalten, dass die Wirksamkeit derartiger Maßnahmen von einer Vielzahl von Faktoren abhängt (Klimmt, Maurer, Holte & Baumann, 2015; Schnieder & Schnieder, 2013; Shinar, 2017). Dies wird im Folgenden an zwei Beispielen verdeutlicht, die im Anhang des vorliegenden Berichts näher beschrieben werden. Das erste Beispiel betrifft die Evaluationen der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ (Klimmt, Maurer & Baumann, 2014). Diese Kampagne wird in Deutschland seit 2008 umgesetzt und soll insbesondere mit verschiedenen Plakatmotiven für häufige Unfallursachen sensibilisieren (z. B. Fahren mit unangemessener Geschwindigkeit oder Ablenkung im Straßenverkehr). Hinsichtlich der Gestaltung der Plakatmotive werden unterschiedliche Ansätze verfolgt. Während beispielsweise die Plakatmotive im Zeitraum 2011/2012 auf Alltagssettings setzten, in denen verkehrssicherheitskonforme Verhaltensweisen auf Klebezetteln von nahe stehenden Bezugspersonen vermittelt werden (z. B. der Zettel „Lass Dir Zeit“, der von einer Lebenspartnerin geschrieben wurde), beinhalteten die im Jahr 2013 eingesetzten Plakate der Motivreihe „Lebensretter“ ermahnende Hinweise und Bitten von Personen, die mit der Rettung und Versorgung von Unfallopfern zu tun haben (z. B. der Hinweis „Schnall Dich immer an“ eines Feuerwehrmanns). Im Zuge der Evaluation dieser beiden Motivreihen kommen Klimmt und Kollegen zu dem Fazit, dass die beiden Motivreihen zum einen weniger Medienaufmerksamkeit erregt haben als vorherige Motivserien. Zum anderen unterschieden sich die Motivreihen hinsichtlich ihrer Akzeptanz in verschiedenen Zielgruppen, da beispielsweise die Motivserie „Lebensretter“ von der Risikogruppe der jungen Fahrenden deutlich negativer bewertet wurde.

Das zweite Beispiel betrifft den Einsatz konfrontierender Stilmittel bzw. von „Furchtappellen“¹³. Der Einsatz derartiger Stilmittel findet auch im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit statt und wurde bereits mehrfach untersucht. So führen z. B. Hackenfort, Bresges, Weber und Hofmann (2015: S. 192) im Zuge der Evaluation des in NRW eingesetzten Verkehrssicherheitsprogramms „Crash Kurs NRW“ – das den Einsatz von Furchtappellen vorsieht – an, dass erstens bei vielen Einstellungsparametern keine wünschenswerte Einstellungsveränderung durch die Maßnahme festgestellt wurde. Zweitens wurden in diesem Zusammenhang „[...]ängere wirkende psychologische Belastungssymptome [...] vereinzelt beschrieben“. Ähnliche Ergebnisse ergeben sich aus der im Anhang dieses Berichts näher beschriebenen Evaluation des Programms

¹³ Furchtappelle sind Botschaften, die schwerwiegende Bedrohungen für die Botschaftsempfänger kommunizieren und diese stark betonen, um Einstellungs- und Verhaltensänderungen zu motivieren“ (Hastall, 2015: S. 493). Hierzu gehören beispielsweise Plakate oder Videospots, die den Hergang und die Folgen von Verkehrsunfällen drastisch darstellen.

„P.A.R.T.Y.“ (Köhler, Schlattmann, Bamberg, Kröling & Gehlert, 2018). Das Projekt soll durch eine furchtappellbasierte Intervention zur Prävention von alkoholbedingten Verkehrsunfällen Jugendlicher beitragen. Dazu verbringen Schulklassen einen Tag in einer Unfallklinik und erleben die Stationen, die eine schwerverletzte Person in der Klinik durchläuft (z. B. Rettungswagen, Notfallambulanz/Schockraum, Intensivstation). Zusätzlich sind Vorträge von Unfallchirurginnen und Unfallchirurgen sowie Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten, Gespräche mit Unfallopfern sowie eine Abschlussreflexion vorgesehen. Nach der Programmteilnahme ließen sich allerdings weder statistisch signifikante Effekte auf das selbst berichtete Verkehrsverhalten noch auf psychosoziale Einflussfaktoren feststellen. Als möglichen Grund führen die Autoren der Evaluation die dem Programm zugrundeliegenden unzureichenden Annahmen zur Wirkungsweise von Furchtappellen an. Zusammenfassend wird somit deutlich, dass der Einsatz von Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die auf Furchtappelle setzen, keineswegs als „Selbstläufer“ anzusehen ist und durchaus mit ausbleibenden oder sogar negativen Wirkungen zu rechnen ist (Carey, McDermott & Sarma, 2013; Hastall, 2015; Lewis, 2008; Wundersitz, Hutchinson & Woolley, 2010). Die wissenschaftliche Befundlage spricht also für eine kritische Auseinandersetzung mit dem Einsatz von Furchtappellen in der Verkehrssicherheitsarbeit.

Neben der Betrachtung der im Verkehrssicherheitsprogramm festgeschriebenen Maßnahmen bilden die Auswertung der Ergebnisse des Statusberichts 2017 (IGES Institut, 2017) zu tatsächlich durchgeführten Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit in Brandenburg sowie die Ergebnisse der Unfalldatenanalyse für das Land Brandenburg wesentliche Säulen für die Ausarbeitung von Handlungsempfehlungen. Positiv hervorzuheben ist, dass im Statusbericht 2017 ein erster Überblick über die in Brandenburg angebotenen und durchgeführten Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit sowie die dahinter stehenden Akteure geboten wird. Ebenso erscheint es lobenswert, dass im Zuge der Befragung auch Handlungsbedarfe ermittelt wurden, welche von den Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit als relevant angesehen werden. Allerdings ist bei dieser Bestandsaufnahme nicht zu unterscheiden, welche Maßnahmen bereits vor 2014 angeboten wurden und welche Maßnahmen im Zuge der Programmumsetzung neu hinzugefügt oder ausgebaut wurden. Zudem basiert der Überblick vorrangig auf einer Selbstauskunft der befragten Akteure. Demzufolge sind die Darstellungen zu den brandenburgischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen sowohl hinsichtlich der Häufigkeiten als auch der Wirksamkeit nur bedingt belastbar – zuverlässige und gültige Aussagen können zu diesen Punkten nicht abgeleitet werden. Ähnlich verhält es sich bei möglichen Rückschlüssen aufgrund der Auswertung der Unfalldaten. Wie in Kapitel 4.4 beschrieben, stellen Unfälle im Straßenverkehr unter methodischen Gesichtspunkten ein grundsätzlich eher seltenes Ereignis dar, dessen Entstehung von einer Vielzahl von Faktoren abhängig ist. Entsprechend ist die Auswertung von Unfalldaten, um belastbare und gültige Rückschlüsse auf die Wirkung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu ziehen, mit einigen methodischen „Stolpersteinen“ versehen (af Wählberg, 2009; Johannsen, 2013; Lord & Washington, 2018; Musahl, 1997; Shinar, 2017).

Nachfolgend werden einige dieser möglichen „Stolpersteine“ beschrieben: Ein erstes Problem ergibt sich aus der Tatsache, dass nicht alle Unfälle, die sich im Straßenverkehr ereignen, in die amtliche Unfallstatistik einfließen. Es werden vielmehr nur die Unfälle berücksichtigt, die polizeilich aufgenommen wurden. Weiterhin ist der Umfang der statistischen Erfassung von der Schwere des Verkehrsunfalls abhängig. So sieht § 2 des Gesetzes über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle (Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz - StVUnfStatG) eine detaillierte Unfallstatistikerfassung nur bei Unfällen mit getöteten oder verletzten Personen sowie bei schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden vor. Bei Unfällen mit geringem Sachschaden fordert das StVUnfStatG weniger statistische Daten. Ein weiterer „Stolperstein“ betrifft nach Johannsen (2013) die Unfallfasserfassung bzw. Unfallaufnahme selbst. Diese erfolgt in vielen Fällen unter schwierigen situativen Bedingungen und weist verschiedene Fehlermöglichkeiten auf, da z. B. wichtige Details nicht erhoben werden können (z. B. zu Unfallursachen bei „Fahrerflucht“) und die Unfallangaben daher auf der Grundlage von Plausibilitätseinschätzungen vor Ort erfolgen müssen. Da die Unfallfasserfassung sowohl das Fundament für die Rekonstruktion, Aufklärung und Analyse von Unfällen bildet als auch einen wichtigen Bezugspunkt der Unfall- und Sicherheitsforschung darstellt, wirken sich Fehler entsprechend gravierend aus. Zudem existieren auch „Stolpersteine“ bei der forschungsmethodischen Arbeit mit Unfalldaten, um Aussagen zur Wirksamkeit von Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu treffen. In diesem Zusammenhang führt beispielsweise Persaud (2018:

S. 409) an, dass „Vorher-Nachher-Evaluationen zwar aus methodischer Sicht als ‚gold standard‘ und ‚state-of-the-art‘ gelten“ würden; allerdings müssten diese zum Beispiel mit Blick auf die Vergleichbarkeit von Versuchsgruppen auch korrekt geplant und umgesetzt werden, um belastbare Ergebnisse zu erzielen (siehe Kapitel 7). Zusammengefasst wird deutlich, dass die Aussagekraft der Auswertungsergebnisse von Unfalldatenanalysen durchaus eingeschränkt ist.

Trotz der aufgezeigten Schwierigkeiten und des dargelegten Verbesserungspotentials sollen im Folgenden Empfehlungen aufgezeigt werden, mithilfe derer der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg im Hinblick auf das Verkehrssicherheitsprogramm mit dem Ziel 2024 Impulse verliehen werden können. Dies erfordert – über die brandenburgischen Bestandsaufnahmen hinaus – auch einen Blick auf aktuelle evidenzbasierte Befunde der Verkehrssicherheits- und Evaluationsforschung. Als Grundlage dienen dabei einerseits aktuelle Übersichtswerke zur Verkehrssicherheitsarbeit im Allgemeinen (z. B. Assailly, 2017; Elvik, Høye, Vaa, & Sørensen, 2009; Lord & Washington, 2018; Shinar, 2017) sowie zu besonderen Zielgruppen wie beispielsweise Fahranfängern oder älteren Fahrenden (Eby, Molnar & St. Louis, 2019; Falkenstein & Karthaus, 2017; Fisher, Caird, Horrey & Trick, 2017). Andererseits wird auf Meta-Analysen zu Verkehrssicherheitsmaßnahmen zurückgegriffen (z. B. Elvik, 2012; 2017; Phillips, Ulleberg & Vaa, 2011). Erwähnt sei hier insbesondere das EU-übergreifende Projekt zur Verkehrssicherheitsarbeit „SafetyCube“ (Martensen et al., 2019; Weijermars et al., 2018).

Eine derartige Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit an empirischen Befunden und entsprechenden Meta-Analysen gilt inzwischen als ein sinnvolles Instrument zur zielgerichteten Optimierung und Steuerung der Verkehrssicherheitsarbeit (Elvik, 2018; Wegman et al., 2015). Zu beachten ist jedoch, dass auch empirisch als wirksam belegte Maßnahmen für eine Anwendung in Brandenburg nicht unreflektiert übernommen werden sollten; stattdessen sind sie – in Übereinstimmung mit Wegman (2017) – angemessen an die hiesigen Bedingungen anzupassen und hinsichtlich ihrer Wirkungen zu überprüfen. Für die Überprüfung der Wirkung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen erscheint die Implementierung eines sinnvollen Qualitätsmanagements (QM) nutzbringend, mithilfe dessen die Steuerung und Evaluation der Verkehrssicherheitsarbeit gelingen kann (Lord & Washington, 2018). In Kapitel 7 werden Gestaltungsvorschläge für ein solches QM-System dargelegt. Mit der Schaffung eines evidenzbasierten Fundaments für die Verkehrssicherheitsarbeit könnten vorrangig die Maßnahmen umgesetzt oder stärker forciert werden, deren Lern- und Sicherheitswirksamkeit belegt oder anzunehmen ist, so dass – im Sinne der Leitziele des brandenburgischen Verkehrssicherheitsprogramms – die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten dauerhaft reduziert werden kann.

Handlungsempfehlung 1: Verkehrssicherheitsbezogene Bildungsmaßnahmen im Allgemeinen sowie Aus- und Weiterbildungen für die Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit im Besonderen sind möglichst lernwirksam zu gestalten und regelmäßig zu überprüfen

Das Verkehrssicherheitsprogramm sieht an mehreren Stellen mobilitätsbezogene Bildungsmaßnahmen (z. B. im Zuge der schulischen Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung und der Ausbildung von Berufskraftfahrenden und Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern) sowie Fortbildungen für die Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit (z. B. für das pädagogische Personal von Bildungseinrichtungen, für Mitglieder der Unfallkommissionen, für Straßenplanerinnen und Straßenplaner, für Vertreterinnen und Vertreter kommunaler Baulastträger und der Straßenverkehrsbehörden) vor. Hierzu sollten Vorgaben bzw. konkrete Hinweise erarbeitet werden, wie diese Fortbildungen möglichst lernwirksam umgesetzt werden können. Dabei erscheinen lernwirksame Aus- und Weiterbildungen besonders für diejenigen Fälle relevant, in denen die Verkehrssicherheitsarbeit für die Teilnehmenden „Neuland“ ist oder nur eines von vielen Tätigkeitsfeldern darstellt. Die Lehr-Lernforschung und die Didaktik bieten umfassende Erkenntnisse zu den evidenzbasierten Qualitätsmerkmalen lernwirksamer Lehr-Lernprozesse (ein Überblick findet sich beispielsweise bei Hattie & Zierer, 2018; Helmke, 2017; Schrader, 2018). Diese Qualitätsmerkmale sollten auch bei der Gestaltung von Aus- und Weiterbildungsveranstaltungen in der brandenburgischen Verkehrssicherheitsarbeit Berücksichtigung finden. Für eine zielführende Bewertung der Lernwirksamkeit sollte die fachliche und pädagogische Qualität der Bildungsmaßnahmen fortlaufend evaluiert werden. Dadurch kann nachgesteuert und allen beteiligten Akteuren die Möglichkeit zur professionellen Weiterentwicklung geben werden. Ein erprobtes Instrument zur Beurteilung der fachlichen und pädagogischen Qualität der Fahrschulausbildung stellt das Inventar zur pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung dar (Sturzbecher, Teichert & Bredow, 2018), das Anregungen für die Qualitätserfassung anderer verkehrssicherheitsbezogener Maßnahmen bietet.

Handlungsempfehlung 2: Die schulische Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung durch zusätzliche geeignete Akteure bereichern

Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm soll die schulische Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung gefördert werden. Hierfür sind Maßnahmen vor allem auf rechtlicher und administrativer Ebene vorgesehen, z. B. die Berücksichtigung der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung bei der Neugestaltung von Rahmenlehrplänen oder die Entwicklung von Handreichungen mit Praxisbeispielen (Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg, 2018). In einer Analyse zur rechtlichen Verankerung und zur Umsetzungspraxis der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung von Sturzbecher, Schmidt und Genschow (2017) wird allerdings auf einige Umsetzungshürden hingewiesen und festgestellt, dass entsprechende Angebote deutschlandweit unterschiedlich stark und gut praktiziert werden. Gründe dafür könnten zum einen darin liegen, dass erstens in Deutschland ein zunehmender Mangel an Lehrenden festzustellen ist (Klemm & Zorn, 2018), zweitens die Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in der Aus- und Fortbildung von Lehrenden einen geringen Stellenwert einnimmt, drittens dieses Tätigkeitsfeld nur eines von vielen für Lehrende darstellt und viertens Lehrende nur bedingt wissen, was genau sie in diesem Bereich machen sollen. Dementsprechend wird die Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung mitunter an externe Akteure übertragen oder durch diese ergänzt (z. B. durch Mitarbeitende der Verkehrsbetriebe für die Schulung des Verhaltens bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel). Zur Gewährleistung der angestrebten Lernwirksamkeit derartiger Angebote sollte vor dem Einsatz externer Lehrkräfte deren pädagogische Fachkompetenz – beispielsweise über Qualifizierungsnachweise – und ihre persönliche Eignung sichergestellt werden.

Zudem sind auch die Berufe, denen diese externen Akteure nachgehen, von einem gewissen Nachwuchsmangel geprägt (z. B. PricewaterhouseCoopers GmbH, 2017, zum Fachkräftemangel im öffentlichen Dienst). Da auch die in Brandenburg tätigen Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit eine Ausweitung der schulischen Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung als notwendig ansehen sowie eine Intensivierung von Kooperationen und die Stärkung der Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Akteuren fordern (IGES Institut, 2017),

stellt sich somit die Frage, welche zusätzlichen Akteure zur Ergänzung und Ausweitung der schulischen Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in Frage kommen, die erstens flächendeckend verfügbar sind, zweitens Erfahrung in der Gestaltung von – idealerweise mobilitäts- und verkehrsbezogenen – Lehr-Lernprozessen haben und drittens in Theorie und Praxis derartige Angebote durchführen können. Als besonders geeignet scheinen Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer für diese Ergänzung zu sein – insbesondere seitdem im Zusammenhang mit der Reform der Fahrlehrerausbildung ein modularisiertes und kompetenzorientiertes Ausbildungskonzept etabliert wurde, in dem die Qualifikation angehender Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer für zusätzliche Tätigkeitsfelder (z. B. in der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in Kindertageseinrichtungen und Schulen) als Zusatzmodul vorgesehen ist (Brücken, Leutner, Sturzbecher, Bredow & Ewald, 2015; 2017).

Handlungsempfehlung 3: Neben der primären Ausrichtung von Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen an der Verkehrssicherheitslage sollten Wünsche der Bürgerinnen und Bürger anlassbezogen im Rahmen der Geschwindigkeitsüberwachung berücksichtigt werden

Das Überschreiten von Geschwindigkeitsbegrenzungen im Straßenverkehr stellt eine Form delinquenten Verkehrsverhaltens dar, dessen Reduzierung ein erklärtes Ziel im Verkehrssicherheitsprogramm darstellt. Der Unfallbericht (IFK, 2019) zeigt, dass unangemessene Geschwindigkeiten zu den fünf häufigsten Unfallursachen zu zählen ist. Solche geschwindigkeitsbezogenen Regelverstöße können dabei sowohl unbewusst (z. B. durch Übersehen eines entsprechenden Verkehrszeichens) als auch bewusst (z. B. zum Zwecke des schnelleren Vorankommens) geschehen (Rößger, Schade, Schlag & Gehlert, 2011). Aufgrund der relativ geringen Entdeckungswahrscheinlichkeit (Raitzel & Widmer, 2012) sind Geschwindigkeitsübertretungen ein weit verbreitetes Phänomen (Elvik, 2012). Es liegt daher die Vermutung nahe, dass es sich in einer Vielzahl der Fälle des zu schnellen Fahrens um bewusstes – d. h. geplantes – Verhalten handelt. Die hierfür notwendige Verhaltensintention wird nach der „Theorie des geplanten Verhaltens“ (Ajzen, 1985; 1991) von drei Faktoren beeinflusst: (1) von der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle, (2) von den Einstellungen gegenüber einem konkreten Verhalten und (3) von sozialen bzw. subjektiven Normen (d. h. davon, wie persönlich als bedeutsam erachtete Bezugspersonen das Verhalten bewerten). Die Einstellung einer Person zu einem Einstellungsobjekt kann u. a. auch durch die Möglichkeit der Mitbestimmung oder Partizipation verändert werden (z. B. Düben, Ziegler, Kremer & Kellermann, 2017, zum Einfluss der Nutzerbeteiligung auf Einstellungen zu Verkehrszugangssystemen im Bereich des ÖPNV). Zugleich ist die Akzeptanz von Regeln im Straßenverkehr größer, wenn diese als sinnvoll, wichtig und nachvollziehbar erlebt werden (Hautzinger et al., 2011; Rößger et al., 2011). Neben der grundsätzlichen Ausrichtung von Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen an der Verkehrssicherheitslage ist abzuwägen, ob Wünsche der Bürgerinnen und Bürger anlassbezogen im Rahmen der Geschwindigkeitsüberwachung berücksichtigt werden können, beispielsweise indem Möglichkeiten eingeräumt werden, Stellen für vorgesehene Überwachungsmaßnahmen vorzuschlagen (z. B. durch das Web-Portal „Maerker“¹⁴). In anderen Bundesländern (z. B. Nordrhein-Westfalen) ist diese Handlungsempfehlung explizit im Verkehrssicherheitsprogramm verankert (Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2018). Neben einer aktiven Teilhabe, sollten neu angeordnete oder geänderte Geschwindigkeitsbeschränkungen transparent begründet werden (z. B. durch geeignete Zusatzzeichen), um die Regelakzeptanz zusätzlich zu erhöhen.

¹⁴ Die Internet-Plattform „Maerker“ ermöglicht es Bürgerinnen und Bürgern mitzuteilen, wo sie Infrastrukturprobleme entdeckt haben, wie beispielsweise gefährliche Schlaglöcher oder unnötige Barrieren für ältere oder behinderte Menschen. Verfügbar unter: <https://maerker.brandenburg.de/sixcms/detail.php?template=startseite>.

Handlungsempfehlung 4: Die Ahndung von Fehlverhalten muss schnellstmöglich und konsequent erfolgen

Eine umfassende Verkehrsüberwachung gilt als eine zentrale Stellschraube zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. zur Flankierung anderer Verkehrssicherheitsmaßnahmen, um regelkonformes Verhalten von Verkehrsteilnehmern zu erreichen (Elvik, 2012; European Commission, 2018; Wegman, 2000). Bei der Frage, ob sich Verkehrsteilnehmende regelkonform verhalten oder nicht, spielen verschiedene Faktoren eine Rolle (Hautzinger et al., 2011; Rößger et al., 2011). Zu diesen zählen insbesondere die wahrgenommene subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit (Wie schätzt die verkehrsdelinquente Person die Wahrscheinlichkeit ein, bei ihrem Verkehrsverstoß erappt zu werden?) und die Höhe der Sanktion. Bezüglich der Frage, ob eine deutliche Erhöhung von Bußgeldern die Anzahl an Verkehrsverstößen reduziert, stellte Elvik (2016) fest, dass eine Erhöhung von Bußgeldern mit weniger Verstößen einhergehen kann. Es existiert jedoch ein „Turning Point“, d. h. ein Moment, ab dem eine weitere Erhöhung der Bußgelder nicht mehr mit einem Rückgang an Verkehrsverstößen verknüpft ist. Die Verkehrsüberwachung sollte also zunächst so gestaltet werden, dass die subjektive empfundene Entdeckungswahrscheinlichkeit gesteigert wird. Dies kann beispielsweise durch auffällige oder angekündigte Schwerpunktkontrollen erfolgen. Weiterhin sollten Verstöße konsequent geahndet und die vorhandenen Sanktionsmöglichkeiten ausgeschöpft werden. Insgesamt betrachtet, sollte die Ahndung von Verkehrsverstößen auf Brandenburgs Straßen also umfassend, schnellstmöglich und konsequent erfolgen.

Handlungsempfehlung 5: Von einer „altersgerechten“ Gestaltung der Straßenverkehrsinfrastruktur profitieren alle Altersgruppen

Ältere Fahrende haben insbesondere in komplexen Verkehrssituationen Schwierigkeiten bei der Fahrzeugführung (Falkenstein & Karthaus, 2017). Als große Unterstützung gilt dabei eine „altersgerechte“ Straßengestaltung (Boenke & Gerlach, 2011; Eby et al., 2019; Falkenstein & Karthaus, 2017). In einer Evaluationsstudie nach der Umsetzung derartiger baulicher Maßnahmen (z. B. reflektierende Verkehrszeichen, Verkehrszeichen zur Verdeutlichung der Verläufe von Fahrstreifen, Countdowns an Ampeln) ziehen Kwizile et al. (2015) das Fazit, dass diese Maßnahmen zum einen auch bei den übrigen Verkehrsteilnehmenden auf Akzeptanz stoßen oder von diesen als hilfreich angesehen werden. Zum anderen weisen solche Maßnahmen ein gutes Verhältnis von Aufwand und Nutzen auf. Demzufolge empfiehlt es sich, eine derartige Gestaltung des Verkehrsraums auch in Brandenburg zu forcieren und die im Verkehrssicherheitsprogramm skizzierten Maßnahmen zu konkretisieren und auszubauen. Diesen Ansatz sehen auch die Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit in Brandenburg als zielführend an, da sie sich für einen verstärkten Einsatz der Entwurfsprinzipien der selbst-erklärenden und fehlerverzeihenden¹⁵ Straße aussprechen und gleichzeitig kritisieren, dass infrastrukturelle Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit derzeit eher selten praktiziert werden.

Handlungsempfehlung 6: Bei Maßnahmen zur Beurteilung und zum Ausbau der Fahrkompetenz älterer Kraftfahrender werden erprobte Instrumente und Konzepte gebraucht sowie Spezialistinnen und Spezialisten, die zusammenarbeiten

Wie in den vorangehenden Kapiteln verdeutlicht wurde, stellen ältere Verkehrsteilnehmende eine wichtige Zielgruppe für die Erreichung der im Verkehrssicherheitsprogramm gesteckten Ziele dar. Dabei wird insbesondere die Verkehrssicherheitsarbeit mit älteren Kraftfahrenden in hohen Lebensjahren als zukünftige Herausforderung gesehen, zu deren Bewältigung unterschiedliche Maßnahmen gefordert werden (z. B. regelmäßige Gesundheitsuntersuchungen). Hinsichtlich der Frage, wie die Fahrkompetenz älterer Kraftfahrender

¹⁵ Selbst-erklärende Straßen sind so gestaltet, dass die am Verkehr teilnehmenden Personen anhand des Erscheinungsbilds der Straße selbst erkennen, welches Verkehrsverhalten gewünscht und angemessen ist. Fehlerverzeihende Straßen sind so gestaltet, dass Fehler der am Verkehr teilnehmenden Personen möglichst nicht zum Unfall führen oder schwerwiegende Unfallfolgen vermieden werden.

erhalten und gefördert werden kann, sprechen sich Falkenstein und Karthaus (2017) für eine gestufte Vorgehensweise aus: Zunächst gilt es, die vorhandene Fahrkompetenz zu erfassen, wobei dies einerseits über Leistungstests zu fahrrelevanten Funktionen und andererseits durch eine Beurteilungsfahrt geschehen kann. Eine Kombination dieser beiden Methoden wird von Falkenstein und Karthaus (2017: S. 133) als „Königsweg“ bezeichnet, der allerdings auch mit einem gewissen Aufwand verbunden ist. Wird im Leistungstest gut abgeschnitten, spricht dies mit hoher Wahrscheinlichkeit für ein ausreichendes Maß an Fahrkompetenz. Fallen die Testergebnisse weniger gut aus, sollte eine Beurteilungsfahrt im Realverkehr erfolgen, um ein realistisches Bild der Fahrkompetenz zu erhalten.

Erst im Falle eines nicht ausreichenden Fahrkompetenzniveaus stellt sich die Frage nach Trainingsmaßnahmen zum Erhalt und Ausbau der Fahrkompetenz. Weitere Eingriffe im Sinne von Auflagen und Beschränkungen oder eines Verbots des Führens fahrerlaubnispflichtiger Kraftfahrzeuge sollten erst als ultima ratio in Frage kommen. Wie bereits dargelegt, sollte sowohl die Fahrkompetenzbeurteilung im Realverkehr als auch ein entsprechendes Trainingsprogramm evidenzbasiert gestaltet werden (s. Poschadel et al., 2012). Zur Feststellung der Fahrkompetenz sind erprobte Instrumente einzusetzen. Als Beispiele hierfür können das bei Poschadel et al. (2012) verwendete TRIP-Protokoll¹⁶ und das im Zuge der Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnis entwickelte elektronische Prüfprotokoll herangezogen werden (Sturzbecher, Mörl & Kaltenbaek, 2014; Sturzbecher, Luniak & Mörl, 2016), welches derzeit für Beurteilungsfahrten mit älteren Kraftfahrenden erprobt wird (Schleinitz, Berthold & Rößger, 2018). Hinsichtlich der Gestaltung von Trainingskonzepten sollten konkrete evidenzbasierte Gestaltungsempfehlungen gegeben werden. In Anlehnung an Poschadel et al. (2012) sollten beispielsweise Verkehrssituationen, die älteren Kraftfahrenden Probleme bereiten, gezielt und in einem angemessenen zeitlichen Umfang geübt werden. Im Zuge der oben beschriebenen Maßnahmenkette von Falkenstein und Karthaus (2017) wird deutlich, dass eine Zusammenarbeit zwischen Medizinerinnen und Medizinern, Psychologinnen und Psychologen, amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüferinnen und Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr und Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern für eine effektive Umsetzung derartiger Trainingsmaßnahmen besonders relevant ist. Zur Erreichung von Synergieeffekten sollten hier interdisziplinär gestaltete Fortbildungen ins Auge gefasst werden, was auch von den Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit in Brandenburg gefordert wird, da sie sich für eine stärkere Kooperation zwischen den Akteuren aussprechen (IGES Institut, 2017). Der Wunsch nach derartigen Fortbildungen besteht darüber hinaus nicht nur auf Seiten der Verkehrssicherheitsakteure, sondern wird auch von anderen relevanten Akteuren wie beispielsweise den Verkehrsmedizinerinnen und Verkehrsmedizinern geteilt (Hennighausen & Mattern, 2017).

Handlungsempfehlung 7: Eine gute Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung ist für alle Verkehrsteilnehmenden wichtig und lässt sich trainieren

Defizite in der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung gelten vor allem bei Fahranfängern als wichtige Ursache für deren hohes Unfallrisiko. In Studien wurde belegt, dass diese Schlüsselkompetenzen für sicheres Fahren wirksam trainiert werden können (McDonald et al., 2015). Aus den Forschungsergebnissen ist darüber hinaus bekannt, dass nicht nur Fahranfänger, sondern auch erfahrene Fahrende von solche Maßnahmen profitieren (Horswill, Taylor, Newnam, Wetton, & Hill, 2013). Auch für weitere Verkehrsteilnehmende wurden bereits wirksame Trainingsprogramme entwickelt und erprobt, z. B. für Fahrrad fahrende Kinder und Erwachsene (Lehtonen et al., 2017) und für ältere Kraftfahrzeugführende (Horswill, Falconer, Pachana, Wetton, & Hill, 2015). Es erscheint demnach zielführend, solche Trainingsprogramme für die zielgruppenorientierte Verkehrssicherheitsarbeit stärker zu berücksichtigen.

¹⁶ Das TRIP-Protokoll ist ein Instrument zur Beurteilung der Fahrkompetenz im Realverkehr. Die Fahrkompetenz wird in 12 Dimensionen mit mehreren Einzelitems über eine vierstufige Skala („Gut“, „Ausreichend“, „Zweifelhaft“, „Unzureichend“) beurteilt.

Handlungsempfehlung 8: Synergieeffekte bei der Förderung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen besser auszunutzen

Es existieren in Brandenburg zahlreiche wirksame Verkehrssicherheitsmaßnahmen, im Rahmen derer für unterschiedliche im Verkehrssicherheitsprogramm ausgewiesene Zielgruppen Angebote zur Verfügung stehen. Als Beispiel sei das Projekt „Regio Protect“ genannt, welches sich im Kontext der Fahranfängervorbereitung als lern- und sicherheitswirksam erwiesen hat (Bredow, 2014; Bredow, Palloks, Luniak & Sturzbecher, 2014). Dieses Konzept wird derzeit auf die berufliche Verkehrssicherheitsarbeit übertragen (Menzel, Schulte, Bredow & Voigt, 2017) und wurde im Jahr 2018 um regionale Unfallstrecken für ältere Kraftfahrende ergänzt (Voigt & Bredow, 2018). Verkehrssicherheitsmaßnahmen wie diese können somit einen großen Teil der im Verkehrssicherheitsprogramm als relevant erachteten Zielgruppen erreichen und sollten weiter gefördert werden. Auch aus den Befragungen im Rahmen des Statusberichts 2017 (IGES Institut, 2017) ergibt sich, dass die Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit in Brandenburg zum einen eine Intensivierung bestehender Maßnahmen fordern. Zum anderen erachten sie eine verstärkte Evaluation bzw. Wirksamkeitsanalyse von Einzelmaßnahmen als notwendig, was dafür spricht, dass vor allem Maßnahmen gefördert werden sollen, die sich als lern- und sicherheitswirksam erwiesen haben.

Handlungsempfehlung 9: Bei der Verbesserung der Unfallhilfe sind die personelle und materielle Ausstattung wichtig

Mit Blick auf die Verbesserung der Unfallhilfe werden im Verkehrssicherheitsprogramm – neben einer zielgerichteten Präventionsarbeit – eine Verbesserung der technischen Ausstattung der Rettungsleitstellen mit Blick auf das eCall-System sowie die Überprüfung der gesetzlich festgelegten Hilfsfristen als Maßnahmen ausgewiesen. Es erscheint aber mindestens genauso wichtig, für ausreichende personelle, materielle und finanzielle Ressourcen der an der Unfallhilfe beteiligten Akteure zu sorgen. Nur so ist eine schnellstmögliche und umfassende medizinische Versorgung von Unfallopfern zu gewährleisten, um dadurch einen maßgeblichen Beitrag zur Minderung der Unfallfolgen zu erbringen. Dies wird auch von Groeger (2011: S. 9) deutlich hervorgehoben: In mehreren Studien zur verkehrsmedizinischen Versorgung von Verkehrsunfallopfern konstatiert er, dass für schwerverletzte Personen (1) das schnelle Erreichen der Person, (2) die Erstbehandlung vor Ort und (3) der schnellstmögliche Transport zur Unfallklinik die wesentlichen Schlüssel dafür darstellen, dass schwere Verletzungen nicht tödlich ausgehen.

Handlungsempfehlung 10: Landesweit einheitliche effiziente Unfallanalyseverfahren helfen bei der Verkehrssicherheitsarbeit

Im Verkehrssicherheitsprogramm ist vorgesehen, dass sich Brandenburg für eine verbesserte Unfallerfassung einsetzt, indem mögliche Schnittstellen und Verknüpfungen der bestehenden Systeme zur Unfalldatenerfassung geprüft werden. Hier wäre einerseits ein konsequentes Eintreten für ein landesweit einheitliches Verfahren der Analyse von Unfalldaten wünschenswert. Andererseits gilt es, durch ein systematisches landesweites Unfallmonitoring in den Regionen wichtige Unfallursachen vor Ort schnell zu identifizieren und zeitnah passende Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu initiieren. Dazu könnten die Unfallkommissionen einen entscheidenden Beitrag leisten. Auch die brandenburgischen Verkehrssicherheitsakteure äußern den Wunsch nach einer Stärkung der Unfallkommissionen.

Fazit

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die im Kapitel 3 aufgezeigten Ergebnisse der Unfalldatenanalyse zur Halbezeit darauf hindeuten, dass die Erreichung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms für 2024 unsicher erscheint. Daher wurden im Kapitel 4 verschiedene Zielgruppen herausgestellt, die mittels zielgruppenspezifischer Maßnahmen adressiert werden sollten, um die Erreichung der angestrebten Ziele schneller voranzubringen. Insbesondere die bisher im Verkehrssicherheitsprogramm festgelegten Maßnahmen für ältere Verkehrsteilnehmende sollten weiter ausgebaut und evidenzbasiert konkretisiert werden. Weitere Empfehlungen zielen auf die Sicherstellung der pädagogischen Kompetenz der beteiligten Akteure und

ihre möglichst interdisziplinäre Zusammenarbeit ab. Ergänzend dazu stellt eine nachvollziehbare und an den örtlichen Gegebenheiten orientierte Geschwindigkeitsüberwachung eine sicherheitswirksame Strategie der Verkehrssicherheitsarbeit dar. Schließlich könnten ein effizientes Unfallmonitoring und eine daraus resultierende zeitnahe Ableitung örtlicher Verkehrssicherheitsmaßnahmen sowie eine Verbesserung der Unfallhilfe zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr beitragen. Im folgenden Kapitel wird aufgezeigt, wie die (Weiter-)Entwicklung, Durchführung und Evaluation von Verkehrssicherheitsmaßnahmen durch ein prozessbegleitendes Qualitätsmanagement gesteuert und verbessert werden können.

7 Empfehlungen für ein prozessbegleitendes Qualitätsmanagement in der Verkehrssicherheitsarbeit

7.1 Ausgangsposition und Zielstellung

Einschätzungen zur Qualität von Verkehrssicherheitsmaßnahmen können interindividuell sehr unterschiedlich ausfallen, weil Menschen ein unterschiedliches Qualitätsverständnis haben und Qualitätsbewertungen aus Wahrnehmungen und kognitiven Verarbeitungsprozessen resultieren, die kontextgebunden sind und verschiedenen Beobachtungs- und Beurteilungsfehlern unterliegen (Fisseni, 2004). Umso wichtiger erscheint es zu klären, was unter „Qualität“ bei Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu verstehen ist und wie eine gute Qualität erreicht werden kann. Dazu soll im vorliegenden Kapitel eine theoretische und methodische Annäherung an Begriffe stattfinden, die mit der Qualitätssicherung im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit in Verbindung stehen.

Anschließend sollen – auf der Grundlage der vorangegangenen Berichterstattung zum aktuellen Stand der Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms 2024 – Empfehlungen für die Erarbeitung eines Instrumentariums zur Steuerung und Qualitätssicherung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen skizziert werden. Ein solches Instrumentarium erscheint unverzichtbar, um auf der Landesebene den Erfolg von Maßnahmen fördern und beurteilen zu können sowie eine Vergleichbarkeit verschiedener Maßnahmen zu erwirken. Auf der Projektebene soll dieses Instrumentarium den Maßnahmenträgern ein prozessbegleitendes Qualitätsmanagement bei den einzelnen Verkehrssicherheitsmaßnahmen ermöglichen. Im Zusammenspiel der Maßnahmensteuerung auf der übergreifenden Landesebene einerseits und der maßnahmenspezifischen Projektebene der Maßnahmenträger andererseits entsteht dann die Möglichkeit, gemeinsam Verkehrssicherheitsmaßnahmen bedarfsbezogen und zielgerichtet zu planen, aufeinander abzustimmen und effizient durchzuführen, um die gesteckten Ziele des 2014 aufgestellten Verkehrssicherheitsprogramms zu erreichen. Darüber hinaus ist eine Förderung und Verstetigung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen nur dann sinnvoll und wirtschaftlich, wenn diese sich als wirksam bei der Vermittlung von Wissen, Können und Einstellungen erwiesen haben, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Verkehrssicherheitsmaßnahmen richten sich – entsprechend der mannigfaltigen Unfallursachen und Einflussfaktoren auf das Unfallgeschehen – auf unterschiedliche Ziele und Inhalte; sie sollen verschiedene Zielgruppen ansprechen und bedienen sich einer Vielfalt von Methoden, die von Bildungsangeboten bis hin zu straßenbaulichen und fahrzeugtechnischen Maßnahmen reichen. Es erscheint offensichtlich, dass derart unterschiedliche Maßnahmen auch unterschiedlichen Qualitätsstandards und Qualitätskriterien genügen müssen sowie maßnahmentypische Strategien zur Qualitätsfeststellung und Qualitätsförderung erfordern. Daher wird empfohlen, ein „Qualitätshandbuch zur Steuerung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen“ zu erarbeiten, das unter anderem Anforderungsstandards, Bewertungskriterien und Evaluationsverfahren für verschiedene Kategorien von Maßnahmen bzw. „Maßnahmenarten“ (s. u.) enthält. Der erste Schritt auf dem Weg dahin besteht darin, die Menge der vorhandenen und wünschenswerten Verkehrssicherheitsmaßnahmen – unter Berücksichtigung der Ergebnisse der bereits im Jahr 2017 auf der Landesebene durchgeführten Bestandsaufnahme und Kategorisierung von Maßnahmen (IGES Institut, 2017) – in Form einer Taxonomie¹⁷ von Maßnahmenarten zu strukturieren. Im Anschluss können dann in einem zweiten Schritt für jede definierte Maßnahmenart prototypische (d. h. modellhafte) Qualitätsstandards, Qualitätsbewertungskriterien, Evaluationsverfahren und Empfehlungen zur Nachhaltigkeitssicherung erarbeitet werden. Im dritten Schritt schließlich müssen die erarbeiteten maßnahmentypischen Qualitätssicherungsinstrumente dann in maßnahmentypische Strategien und Handlungsabläufe zur Projektsteuerung eingeordnet werden. Mit anderen Worten: Im zu erarbeitenden Qualitätshandbuch finden sich für jede Maßnahmenart spezielle prototypische Qualitätsstandards, Qualitätsbewertungskriterien, Evaluationsvorgaben und Strategien der Nachhaltigkeitssicherung.

¹⁷ Eine Taxonomie ist ein einheitliches Verfahren oder Modell, mit dem Objekte nach bestimmten Kriterien klassifiziert werden (vgl. Kap. 5.2).

Diese Instrumente erlauben es sowohl den staatlichen Behörden als auch den Maßnahmenträgern, Verkehrs-sicherheitsmaßnahmen von ihrer Konzeptionierung an über ihre Erprobung bis hin zu ihrer Beendigung oder Verstetigung professionell zu steuern und zu koordinieren.

Die Entwicklung und Erprobung eines „Qualitätshandbuchs zur Steuerung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen“ kann nicht im Rahmen des vorliegenden Projekts bzw. Statusberichts geleistet werden. Der erste Schritt auf dem Weg dahin wird aber – nach der oben bereits angesprochenen Darstellung theoretischer und methodischer Grundlagen des Qualitätsmanagements – mit der Beschreibung einer empirisch begründeten Taxonomie von Maßnahmenarten in Angriff genommen. Darüber hinaus wird im vorliegenden Kapitel mit einer exemplarischen Darstellung maßnahmentypischer Qualitätssicherungsinstrumente auch der oben genannte zweite Schritt begonnen. Sobald die vorgelegte Taxonomie erprobt und in der Fachöffentlichkeit der vielen hauptberuflichen und ehrenamtlichen Akteure akzeptiert ist, kann dann das Instrumentarium für die Qualitätssicherung bei den einzelnen Maßnahmenarten vervollständigt und erprobt werden. Damit wäre dann der zweite Schritt abgeschlossen. Als Voraussetzung dafür müssen umfangreiche Recherchen zu den in der Praxis etablierten Evaluationsstrategien bei Verkehrssicherheitsmaßnahmen durchgeführt werden. Der dritte Schritt auf dem Weg zum Qualitätshandbuch, also die Erarbeitung maßnahmentypischer Strategien der Projektsteuerung, kann im vorliegenden Bericht nur an einem Beispiel grob skizziert werden.

7.2 Theoretische und methodische Grundlagen des Qualitätsmanagements bei Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Qualität

Der Begriff „Qualität“ hat seinen Ursprung im lateinischen Wort „qualitas“, was „Beschaffenheit“ oder „Eigenschaft“ bedeutet. Es gibt keine allgemein akzeptierte Definition von „Qualität“, Qualitätsbegriffe beziehen sich in unterschiedlicher Weise auf Wünsche und Erwartungen von Auftraggebern oder Förderern bzw. Nutzern oder Betroffenen. Nach DIN EN ISO 9000 – einer der ISO-Kernnormen für Qualitätsmanagementsysteme – ist „Qualität“ als „Grad, in dem ein Satz inhärenter Merkmale eines Objekts Anforderungen erfüllt“ zu verstehen. Die genannten Objekte können dabei beispielsweise Produkte, Dienstleistungen oder Prozesse sein; auch Verkehrssicherheitsmaßnahmen kommen als Objekte in Betracht. Will man Qualität bewerten oder gar „messen“, muss man zuvor festlegen, welche Anforderungen das Objekt erfüllen soll und woran man die Anforderungserfüllung erkennen kann. Dies erfolgt durch die Festlegung von Qualitätsstandards und Qualitätsbewertungskriterien: Erst dadurch entstehen Vergleichsmöglichkeiten und belastbare Grundlagen für Managemententscheidungen oder qualitätssichernde Maßnahmen (Zollondz, 2002).

Bei der Bewertung von Qualität unterscheidet Garvin (1984), der als ein Vertreter eines „neutralen“ Qualitätsbegriffes gilt, fünf mögliche Teilqualitäten bzw. Perspektiven: (1) einen transzendenten, (2) einen produktbezogenen, (3) einen kundenbezogenen, (4) einen wertorientierten und (5) einen fertigungs- bzw. prozessbezogenen Ansatz. In ihrer Verknüpfung bilden diese Ansätze die Vielschichtigkeit des Qualitätsbegriffs umfassend ab (Kamiske & Brauer, 2008). Im transzendenten Verständnis ist Qualität absolut und universell erkennbar („spürbar“), jedoch nicht präzise messbar. Bei einem produktbezogenen Verständnis handelt es sich beim Qualitätsbegriff um ein objektiv messbares Merkmal, das die Summe der Eigenschaften eines Produkts bzw. einer Dienstleistung beinhaltet. Hingegen bezieht sich das kundenbezogene Verständnis auf die Definition der Qualität aus Kundensicht: Jedes Individuum hat andere Bedürfnisse, und es gelten solche Güter als hochwertig, die diese Bedürfnisse am besten befriedigen. Der wertorientierte Qualitätsbegriff stellt das Kosten-Nutzen-Verhältnis in den Mittelpunkt, und es wird danach gefragt, ob ein Produkt oder eine Dienstleistung zu einem bestimmten Preis einen entsprechenden Nutzen erbringt. Beim fünften möglichen Ansatz der Qualitätsdefinition handelt es sich um den fertigungs- bzw. prozessbezogenen Ansatz. Hier geht es um eine gewisse Normerfüllung, die schließlich für Qualität steht.

Je nachdem, welchen Ansatz man bei der Betrachtung von Qualität akzentuiert, unterscheiden sich die Anforderungen an Verkehrssicherheitsmaßnahmen wie auch die eingesetzten Verfahren zur Qualitätssiche-

rung. Hat man beispielsweise ein produktbezogenes Qualitätsverständnis, wird man Qualitätskriterien definieren und versuchen, ihre Ausprägung zu messen. Unabhängig davon ist Qualität natürlich auch für die Beteiligten spürbar; die Messergebnisse und die intuitiven Wahrnehmungen zur Qualität sollten nicht im Widerspruch zueinander stehen. Besitzt man ein kundenbezogenes Qualitätsverständnis, wird man bei der Qualitätserfassung die Kundenperspektive bzw. die Kundenzufriedenheit nicht vergessen. Natürlich muss bei den Anforderungen an Verkehrssicherheitsmaßnahmen auch der Kostenaspekt beachtet werden. Und schließlich tragen auch die Beschreibung von Qualitätsmerkmalen bei den Maßnahmenprozessen und die Überprüfung dieser Merkmale in den Abläufen von Verkehrssicherheitsmaßnahmen zur Qualitätssicherung bei. Im Hinblick auf die Qualität von Verkehrssicherheitsmaßnahmen darf daher keine der dargestellten Perspektiven außer Acht gelassen werden. Da es aber um die staatliche Steuerung eines hochwertigen Maßnahmenangebots im öffentlichen Gemeinwohlinteresse geht, ist der produktbezogene Ansatz in den Mittelpunkt zu stellen: Aufgrund der Vielfalt der Akteure und Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit müssen in der Fachöffentlichkeit akzeptierte professionelle Qualitätsstandards und Qualitätsbewertungskriterien erarbeitet und abgestimmt werden.

Qualitätsmanagement

Das Qualitätsmanagement umfasst: (1) die Entwicklung und Fortschreibung von Qualitätsstandards sowie die Förderung ihrer Umsetzung (Qualitätsförderung) und (2) die Überprüfung der Ergebnisse (Qualitätsfeststellung). Beide Komponenten des Qualitätsmanagements richten sich auf die unternehmerischen Grundfunktionen Planung, Organisation, Koordination, Dokumentation, Führung, Stellenbesetzung und Budgetierung (Gulick & Urwick, 1937; Heiner, 1996). Für das Qualitätsmanagement von Verkehrssicherheitsmaßnahmen bedeutet dies, dass die Maßnahmenförderer, die Maßnahmenentwickler wie auch die Maßnahmenträger bei der Maßnahmensteuerung darauf achten müssen,

- dass eine kompetente Leitungskraft für die Umsetzung der Maßnahme und die Dokumentation aller wesentlichen Umsetzungsschritte eingesetzt wird,
- dass die Maßnahme rechtzeitig und professionell organisiert und mit anderen Maßnahmen koordiniert wird und
- dass bei der Umsetzung der geplanten Maßnahme fachkundiges Personal zur Verfügung steht und die Projektmittel effizient verwendet werden.

All diese Anforderungen müssen bei der Erarbeitung maßnahmentypischer Steuerungsstrategien für das „Qualitätshandbuch zur Steuerung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen“ berücksichtigt und operationalisiert werden (3. Schritt). Dabei sind die Ebene des Maßnahmenträgers und ggf. die (meist staatliche) Ebene des Maßnahmenförderers zu unterscheiden, weil die Aufgaben auf beiden Ebenen bei der notwendigen zielorientierten Planung, Steuerung und Kontrolle von Leistungsprozessen (Gembrys & Herrmann, 2008) von Verkehrssicherheitsmaßnahmen zwar miteinander verschränkt sind, aber anders akzentuiert werden müssen: Werden Maßnahmen mit öffentlichen Mitteln gefördert, liegen die Planungs- und Steuerungsaufgaben vorrangig beim Maßnahmenträger und die Kontrollaufgaben vorrangig beim Maßnahmenförderer.

Qualitätsförderung

Die Möglichkeiten der Qualitätsförderung bei Verkehrssicherheitsmaßnahmen erscheinen so vielfältig wie das Spektrum der Maßnahmenarten (s. u.) und die darunter subsummierten Maßnahmen selbst. Natürlich liegt die Verantwortung für die Optimierung der Maßnahmenqualität in erster Linie beim Maßnahmenträger; dennoch kann ggf. auch der (staatliche) Maßnahmenförderer einen Beitrag zur Qualitätsverbesserung leisten. So sollten insbesondere den mit Verkehrssicherheitsmaßnahmen unerfahrenen Trägern und den mit innovativen Vorhaben befassten Trägern professionelle Beratungs- und Bildungsangebote eröffnet werden. Darüber hinaus sollten vielfältige Möglichkeiten des Erfahrungsaustausches geschaffen werden. Nicht zuletzt wäre auch das oben skizzierte „Qualitätshandbuch zur Steuerung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen“ eine wertvolle Unterstützung bei der fachkundigen Maßnahmenplanung und Maßnahmenumsetzung. Das Ziel jeglicher Qualitätsförderung sollte ein kontinuierlicher Qualitätsverbesserungsprozess in zielgerichteten, überschaubaren und nicht kostspieligen Schritten sein.

Qualitätsfeststellung

Grundsätzlich stehen für die Qualitätsfeststellung unterschiedliche Verfahren bereit, die jeweils spezielle methodische Vorzüge und Schwächen aufweisen. Dazu gehören Beobachtungsverfahren und Befragungsverfahren. Beobachtungsverfahren erlauben eine komplexe Erfassung von Situationsmerkmalen und sind vielseitig auswertbar. Allerdings sind sie auch aufwändig. Weiterhin sind sie von der Person des Beobachtenden abhängig, und insbesondere ungeübten Anwendern können leicht Beobachtungs- und Beurteilungsfehler unterlaufen. Darüber hinaus zeigen Menschen unter Beobachtung ein verändertes Verhalten beispielsweise im Leistungsbereich. Vor allem aber erschließt sich bei Beobachtungen nicht das subjektive Erleben der Beobachteten und die subjektive Bedeutsamkeit des Geschehens. Würde man also einen Fahrsicherheitstrainingskurs beobachten, um die Qualität der Durchführung und der Lerneffekte zu bewerten, stände man vor einem Dilemma: Zwar könnte man gut die Ausstattung des Trainingsplatzes und der Fahrzeuge („Strukturqualität“) wie auch den Umgang des Fahrtrainers mit den Kursteilnehmern („Prozessqualität“) erfassen; ob es den Kursteilnehmern gefallen hat und ob sie etwas gelernt haben („Ergebnisqualität“) bliebe aber im Verborgenen. Daher muss man die Kursteilnehmer befragen: Im Gegensatz zu Beobachtungen bieten Befragungen die Möglichkeit, einen unmittelbaren Zugang zu Bewusstseinsinhalten – im Sinne von Reflexionen psychischer und sozialer Sachverhalte – der Befragten zu gewinnen (Ettrich, 1991).

Das Beispiel zeigt, dass insbesondere zur Qualitätsfeststellung bei komplexen Verkehrssicherheitsmaßnahmen unterschiedliche Qualitätsfeststellungsverfahren zum Einsatz kommen müssen, um die speziellen Vor- und Nachteile einzelner Verfahren im Hinblick auf verschiedene Qualitätsaspekte der zu bewertenden Maßnahme zu kombinieren bzw. zu kompensieren sowie Aussagen und Erkenntnisse zu gewinnen, die sich gegenseitig ergänzen. Man spricht dann von einem multi-methodalen Verfahrenssystem, das im Falle unterschiedlicher Beteiligten- oder Zielgruppen auch multiperspektivisch ausgelegt werden sollte (d. h. es werden alle Gruppen in die Qualitätsfeststellung einbezogen). Als Qualitätsfeststellungsverfahren für Verkehrssicherheitsmaßnahmen kommen schriftliche und mündliche Befragungen von Beteiligten und Experten, experimentelle Untersuchungen, Beobachtungen sowie die Sammlung und Auswertung von objektiven Daten in Betracht. Für alle diese Verfahren gibt es wiederum spezielle psychometrische Güteanforderungen, auf die an dieser Stelle aber nicht weiter eingegangen werden soll (Bortz & Döring, 2006; Wottawa & Thierau, 2003). Als Hauptgütekriterien fungieren die Objektivität, die Zuverlässigkeit (Reliabilität) und die Gültigkeit (Validität). Objektivität und Zuverlässigkeit sind notwendige, aber nicht hinreichende Voraussetzungen für die Gültigkeit eines Verfahrens. Weiterhin sollte das Verfahren ökonomisch durchführbar sein (Beiner, 1982; Lienert & Raatz, 1998).

Die Qualitätsfeststellung sollte sich grundsätzlich einerseits auf den Träger von Verkehrssicherheitsmaßnahmen („unternehmensorientierte Qualitätserfassung“) und andererseits auf den Maßnahmennutzer („kundenorientierte Qualitätserfassung“) richten. In beiden Bereichen unterscheidet man subjektive und objektive Messungen, die mit einer Fülle von Verfahrensarten durchgeführt werden können (Meffert & Bruhn, 2000). In einem „Qualitätshandbuch zur Steuerung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen“ sollte für alle Maßnahmenarten dargestellt werden, welche speziellen Arten von Qualitätsfeststellungsverfahren typischerweise angewendet werden können bzw. sollten. Grundsätzlich sollte für alle Anwendungen gelten, dass sich die Qualitätsfeststellung der Qualitätsförderung unterordnet: Im Vordergrund stehen die Motivierung, Beratung und Professionalisierung der Maßnahmenträger und nicht ihre Überwachung.

Evaluation

Dem in den Ausgangsüberlegungen dargestellten Gebot, die Qualität von Verkehrssicherheitsmaßnahmen festzustellen und zu fördern, kann mit der Durchführung sowohl einer formativen als auch einer summativen Evaluation entsprochen werden. Eine formative Evaluation (auch „Prozessevaluation“ oder „Begleituntersuchung“ genannt) findet – sofern sie geboten erscheint – in der Implementierungsphase einer Verkehrssicherheitsmaßnahme statt und beinhaltet eine fortlaufende Einschätzung der förderlichen und hinderlichen Aspekte der Maßnahmendurchführung sowie ggf. die prozesshafte Anpassungen der Maßnahme („Nachsteuerungen“). Summative Evaluationen (auch „Wirkungsevaluation“ oder „Abschlussuntersuchung“ genannt) können dagegen erst nach Abschluss der Disseminationsphase und einer angemessenen Konsolidierungsphase

der Verkehrssicherheitsmaßnahme stattfinden und dienen zur Beurteilung, ob die gesetzten Maßnahmenziele erreicht wurden. Bei besonders bedeutsamen Verkehrssicherheitsmaßnahmen sollten – sofern bei der jeweiligen Maßnahmenart sinnvoll – beide Evaluationsarten angewendet und durch unterschiedliche wissenschaftliche Institutionen umgesetzt werden: Während für die formative Evaluation der Maßnahmenentwickler aufgrund seiner Maßnahmenerfahrung prädestiniert ist, kommt für die summative Evaluation nur eine unabhängige Institution ohne bisherige Maßnahmenbeteiligung in Frage.

Evaluationsplanung

Die Erarbeitung und Festlegung eines für die jeweilige Verkehrssicherheitsmaßnahme brauchbaren maßnahmenspezifischen Evaluationsverfahrens („Evaluationsplanung“) muss bereits im Rahmen der Maßnahmenplanung erfolgen, denn eine Evaluation wird genutzt, um eine Maßnahme hinsichtlich vorher festgelegter Kriterien wissenschaftlich zu überprüfen und zu bewerten. Bei der Beschreibung der Evaluationsdesigns sind sechs wesentliche Aspekte herauszuarbeiten: (1) der Gegenstand der Evaluation, (2) die mit der Maßnahme und der Evaluation verbundenen Ziele, (3) die an der zu evaluierenden Maßnahme beteiligten Personengruppen, (4) die Rahmenbedingungen der Maßnahme und Evaluation, (5) die im Rahmen der Maßnahme und der Evaluation zum Einsatz kommenden methodischen Instrumente und (6) die Qualitätskriterien zur Beurteilung des Erfolgs der Maßnahme (Westermann, 2002; Wottawa & Thierau, 2003).

Im Rahmen der Evaluationsplanung für eine Verkehrssicherheitsmaßnahme sind Antworten auf eine Reihe wichtiger Kernfragen zu finden, die über die Belastbarkeit der Evaluationsergebnisse entscheiden. Die wichtigste Frage bezieht sich auf das Evaluationsdesign: Kann für den Wirksamkeitsnachweis ein randomisiertes Interventionsgruppen-Kontrollgruppen-Design – dies wäre der Idealfall – genutzt werden? Dabei werden potentielle Maßnahmenteilnehmende hinsichtlich ihrer für den Maßnahmenenerfolg relevanten Merkmale zufällig in zwei „gleich starke“ Gruppen eingeteilt, von denen eine – die Interventionsgruppe – an der Verkehrssicherheitsmaßnahme teilnimmt und die andere als Kontrollgruppe nicht. Lässt sich ein solches Evaluationsdesign nicht organisieren, sollte eine Vergleichsgruppe oder ein Vergleichsstandort gesucht werden, die der Maßnahmengruppe oder dem Maßnahmenstandort möglichst ähnlich ist – in diesem Fall handelt es sich um ein quasi-experimentelles Evaluationsdesign bzw. um eine quasi-experimentelle Vergleichsgruppe. Systematische Gruppenunterschiede bei Merkmalen, die den Maßnahmenenerfolg beeinflussen, müssen bei der Auswertung und Interpretation der Evaluationsergebnisse berücksichtigt werden. Steht auch ein quasi-experimentelles Evaluationsdesign nicht zur Verfügung, bleibt nur noch ein „Vorher-Nachher-Vergleich“, um Maßnahmeneffekte abzubilden. Allerdings ist es bei derartigen Vergleichen schwierig, gefundene Effekte eindeutig auf die Maßnahme zurückzuführen.

Neben der Klärung der Frage nach dem grundsätzlichen Untersuchungsdesign sind vor Maßnahmenbeginn noch weitere Evaluationsbedingungen zu planen. Dazu gehört vor allem die Beschaffung von Vergleichsdaten, die vor Maßnahmenbeginn (z. B. Anzahl der Unfälle auf einer Strecke vor der Geschwindigkeitsbegrenzung) oder während der Maßnahme (z. B. Daten zur Kontrollgruppe) erhoben werden müssen: Nur anhand von Vergleichsdaten ist es möglich, beobachtete Effekte mit Sicherheit auf die Wirksamkeit einer Maßnahme zurückzuführen. Ein weiteres wichtiges Kriterium einer qualitativ hochwertigen wissenschaftlichen Evaluation ist eine ausreichend große Stichprobe. Einerseits sollte bei der Planung der Stichprobengröße bedacht werden, dass bei einer zu kleinen Anzahl von Maßnahmenteilnehmenden statistische Effekte nicht sichtbar gemacht werden können; andererseits steigen mit der Stichprobengröße auch die Erhebungskosten. Nicht zuletzt sollte nach Messinstrumenten gesucht werden, die testtheoretisch erprobt sind bzw. akzeptabel die Gütekriterien erfüllen. Nicht selten wird versäumt, die Überprüfung der Implementationstreue und der Interventionsdosis während der Maßnahmendurchführung zu planen: Nicht jede Verkehrssicherheitsmaßnahme wird tatsächlich genauso umgesetzt, wie sie geplant ist.

Falls es sich bei einer geplanten Verkehrssicherheitsmaßnahme um eine Bildungsmaßnahme handelt, bietet das Evaluationsmodell von Kirkpatrick und Kirkpatrick (2006) interessante Anregungen für eine Maßnahmenevaluation. Dieses Vierebenen-Modell richtet sich speziell auf die Ergebnisse von Lehr-Lernprozessen und geht davon aus, dass jede nachfolgende Evaluationsstufe auf Informationen basiert, die auf der vorhergehenden Ebene bereitgestellt werden:

1. Reaktion (Akzeptanz, Zufriedenheit, Nützlichkeit): Wie reagieren die Lernenden auf die Maßnahme?
2. Lernen (Lernerfolg, subjektiv, objektiv): Haben sich die Kenntnisse und Fähigkeiten verbessert?
3. Verhalten (Lerntransfer, Quantität, Qualität): Hat sich das Verhalten verändert/verbessert?
4. Ergebnisse (Effizienz): Welche Ergebnisse hat die Maßnahme gebracht?

In einem vollständigen Evaluationsprozess werden alle vier Ebenen nacheinander durchlaufen. Bei formativen Evaluationen konzentriert man sich häufig nur auf die ersten beiden Ebenen, weil hier bereits nach relativ kurzer Maßnahmendauer sinnvolle Informationen gewonnen werden können. Aussagen auf Basis der dritten und vierten Ebene sind in der Regel nur im Rahmen einer summativen Evaluation sinnvoll, da Erkenntnisse über den Lerntransfer und die Maßnahmenwirksamkeit auf der übergeordneten Ebene erst dann erhältlich sind, wenn die Maßnahme stabil im Feld implementiert wurde. Auf der vierten Ebene liegt der Fokus nicht zuletzt auf zentrale und umfassende Ergebnisse einer Maßnahme in einem größeren Kontext (z. B. mit Blick auf eine Verkehrssicherheitsorganisation oder die Gesellschaft). Von der Ebene 1 bis zur Ebene 4 wird der Evaluationsprozess zunehmend schwieriger und (zeit-) aufwändiger; gleichzeitig liefern Evaluationen auf den höheren Ebenen jedoch häufig bedeutsamere Informationen, um den Erfolg einer Maßnahme zu beurteilen. Da bislang keine kausalen Beziehungen zwischen den vier Ebenen nachgewiesen werden konnten, wird oft empfohlen, alle Ebenen in die Evaluation einzubeziehen, um ein vollständiges Bild der Maßnahmenwirksamkeit zu erhalten.

Der noch bestehende Handlungsbedarf beim weiteren Ausbau der Qualitätssicherung im Bereich der Verkehrssicherheitsmaßnahmen hat nicht zuletzt seine Ursachen darin, dass Qualitätssicherungsmaßnahmen wie Evaluationen nicht unbedeutende Investitionen an Zeit und finanziellen Mitteln erfordern. Deshalb sollte eine Evaluationsplanung vor ihrer Umsetzung im Rahmen der Maßnahme nochmals im Hinblick auf ihre eigene Qualität und Notwendigkeit überprüft werden. Dazu bieten sich in Anlehnung an Meffert & Bruhn (2000) die folgenden Kontrollfragen an:

- Relevanz: Ist die zu messende Maßnahmenqualität für die Verkehrssicherheit und damit für die Entscheidung über die Maßnahmenrealisierung relevant?
- Vollständigkeit: Misst das geplante Evaluationsverfahren alle aus Sicht des Maßnahmennutzers wichtigen Qualitätsdimensionen?
- Eindeutigkeit: Gewährleisten die zu erwartenden Evaluationsergebnisse eindeutige Rückschlüsse auf die Qualitätsbeurteilung der Maßnahme durch den Nutzer und auf die Maßnahmenwirksamkeit?
- Steuerbarkeit: Liefern die zu erwartenden Evaluationsergebnisse gezielt Ansätze zur Qualitätsverbesserung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen?
- Kosten: In welchem Verhältnis stehen die zu erwartenden Evaluationsergebnisse mit den Kosten? Rechtfertigen die Ergebnisse den finanziellen und personellen Aufwand der Evaluation?

Fazit

Im Ergebnis der vorangegangenen Betrachtungen bleibt festzuhalten, dass Qualität – auch im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit – erstens ein relativistisches Konstrukt darstellt: Qualitätsanforderungen und Qualitätsbeurteilungen finden im Rahmen einer Ausbalancierung der unterschiedlichen Aufgaben, Ziele und Wertorientierungen von Verkehrspolitik, Verkehrsbehörden, Maßnahmenträgern und Maßnahmennutzern statt. Damit ist die Qualitätssicherung als gesamtgesellschaftlicher, demokratisch organisierter permanenter Klärungs- und Entwicklungsprozess zu verstehen. Zweitens ist Qualität als dynamisches Konstrukt aufzufassen:

Die Technik – denkt man beispielsweise an den Wandel der Antriebsarten oder den Einsatz automatisierter Fahrfunktionen – entwickelt sich im rasanten Tempo weiter; aber auch die Einstellungen und das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden verändern sich beispielsweise im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz. Damit verändern sich auch die Anforderungen an die Sinnhaftigkeit und die Qualität von Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Demzufolge sind die Qualitätsstandards und Qualitätsbewertungskriterien in gewissen Abständen regelmäßig auf ihre fachliche Richtigkeit und ihre angemessene Zielgruppenbezogenheit hin zu überprüfen und weiter zu entwickeln. Drittens schließlich ist Qualität ein mehrdimensionales Konstrukt: Die Qualitätssicherung muss sich auf die Strukturen, Prozesse und Ergebnisse der Verkehrssicherheitsarbeit beziehen. Daraus resultiert, dass die Qualitätssicherung als langfristige Aufgabe gesehen werden muss, bei deren Bewältigung die Maßnahmenträger mit ihren haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeitenden die wichtigste Qualitätsressource darstellen. Nachhaltige Erfolge können am besten erzielt werden, wenn die Verkehrspolitik und die Verkehrsbehörden die Vorbild- und Motorfunktion bei der Durchsetzung der Qualitätssicherung übernehmen und die Qualitätssicherung fest in der Organisationskultur der Maßnahmenträger verankert ist. Dazu ist es notwendig, sich auch mit den theoretischen Grundlagen der Qualitätssicherung in der Verkehrssicherheitsarbeit zu befassen. Deming (1982), einer der einflussreichsten Pioniere bei der wissenschaftlichen Begründung und Einführung des Qualitätsmanagements, bemerkte in diesem Zusammenhang, dass die Erfahrung ohne das Verständnis der Theorie dem Management nicht lehren kann, was für die Qualitätsverbesserung zu tun ist.

7.3 Möglichkeiten der Klassifizierung und Beschreibung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Zur Feststellung und Förderung der Qualität von Verkehrssicherheitsmaßnahmen müssen die Maßnahmen zunächst einmal strukturiert bzw. kategorisiert und standardisiert beschrieben werden, denn jede Maßnahmenart geht typischer Weise – wie bereits angesprochen – mit anderen Qualitätsstandards und Evaluationsanforderungen einher. Wie bereits in den vorangegangenen Kapiteln festgestellt, ist es zur Erreichung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms 2024 zwingend notwendig, zielgerichtet bedarfsorientierte und lernwirksame Maßnahmen einzusetzen. Bei der Fülle an verschiedenen Projekten im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit muss durch eine effiziente Projektsteuerung dafür gesorgt werden, dass die durchgeführten Maßnahmen auch wirklich die gewünschten Ziele und Zielgruppen fokussieren. Nur durch einen strukturierten Überblick über alle abgeschlossenen und laufenden Maßnahmen können die Notwendigkeit einer geplanten neuen Maßnahme und die Anforderungen an ihre Qualitätssicherung beurteilt werden. Daher müssen Maßnahmen bereits im Rahmen der Maßnahmenplanung bzw. bei der Beantragung von Fördermitteln eindeutig beschrieben und anhand einer Taxonomie in ein Kategoriensystem eingeordnet werden.

Eine Taxonomie ist ein Verfahren, mit dem Objekte nach bestimmten Kriterien klassifiziert und in Kategorien eingeordnet werden (Koschnik, 1993). Eine gute Taxonomie enthält eindeutig definierte und unterscheidbare Gruppen und Untergruppen. Durch die Einordnung von Einzelfällen in ein solches Kategoriensystem werden summarische Aussagen und die Erklärung von Zusammenhängen ermöglicht. Für die Einordnung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen bedeutet das, dass zunächst eine Maßnahmentaxonomie erarbeitet werden muss, mit der alle Maßnahmen verständlich, eindeutig und standardisiert beschrieben werden können. Die Anzahl der Kategorien sollte einerseits überschaubar sein; andererseits müssen die Kategorien in ihrer Gesamtheit erlauben, alle auffindbaren einzelnen Maßnahmen erschöpfend einzuordnen. Für Maßnahmen, die keiner Kategorie zugeordnet werden können, muss eine Residualkategorie („Restkategorie“) vorgehalten werden. Um eine eindeutige Zuordnung der Einzelmaßnahmen zu den Kategorien zu gewährleisten, müssen die Kategorien disjunkt angelegt sein, d. h. die Zugehörigkeit einer Maßnahme zu einer bestimmten Kategorie muss die Zugehörigkeit zu einer anderen Kategorie ausschließen. Inhaltlich ist bei der Definition der Kategorien zu berücksichtigen, dass alle wesentlichen Merkmale von Maßnahmen, die zu ihrer Bewertung notwendig sind und Aussagen zum Bedarf und zur Zielerreichung ermöglichen, abgedeckt sein sollten. Nach der Erarbeitung einer Taxonomie muss ihre Funktionstüchtigkeit erprobt sowie mit ihren potentiellen Nutzern und Anwendern diskutiert und abgestimmt werden.

Klassifizierung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Zur Erarbeitung einer Maßnahmentaxonomie wurden die Variablen aus der Untersuchung des Statusberichts 2017 (s. Kap. 5) gesichtet sowie im Hinblick auf ihre Relevanz für die Strukturierung von Maßnahmen bewertet und verdichtet. Da die im Statusbericht 2017 verwendeten Kategorien keine eindeutige Zuordnung von Maßnahmen ermöglichen, wurden die Kategorien umstrukturiert und weiterentwickelt, sodass sie für die Steuerung von Projekten genutzt werden können. Die Kategorienbildung erfolgte in Anlehnung an Mayring (2000) induktiv; die Kategorien wurden also direkt aus dem von IGES bereitgestellten Material abgeleitet. Dabei wurde ein mittleres Abstraktionsniveau angestrebt, das sowohl zur Reduktion der Informationsmenge beiträgt als auch spezifisch genug ist, um die einzelnen Kategorien klar voneinander abzugrenzen und inhaltliche Überschneidungen zu vermeiden. Im Ergebnis entstand das nachfolgend in der Tabelle 4 dargestellte Kategoriensystem mit sieben verschiedene Maßnahmenarten als Kern der Maßnahmentaxonomie. Dieses Kategoriensystem erscheint vielversprechend, um die – im Land Brandenburg – auffindbaren Verkehrssicherheitsmaßnahmen hinsichtlich ihrer besonderen Inhalte und Methoden in der Dimension „Maßnahmenart“ zu erfassen und zu unterscheiden. Weitere Kategorien wurden hinsichtlich der fünf Dimensionen „Handlungsfeld der Maßnahme“, „Maßnahmenzweck“, „Zielgruppe der Maßnahme“, „Häufigkeit und Verbreitung der Maßnahme“ und „Kosten der Maßnahme“ definiert.

Im Hinblick auf die Dimension „Handlungsfeld der Maßnahme“ wurden die vier Handlungsfelder „Mensch“, „Umfeld“, „Verkehrswege“ und „Technik“ aus dem Verkehrssicherheitsprogramm 2024 aufgegriffen. Im Handlungsfeld „Mensch“ stehen Maßnahmen zur Stärkung der Mobilitätskompetenz von Verkehrsteilnehmenden im Mittelpunkt (z. B. Fahrsicherheitstrainings). Damit in Verbindung stehen Maßnahmen aus dem Bereich „Umfeld“, der sich auf eine nachhaltige sowie für das menschliche Leben und die körperliche Unversehrtheit verträgliche Gestaltung des Verkehrs bezieht. Maßnahmen des Handlungsfelds „Verkehrswege“ sollen die Voraussetzungen für eine sichere Gestaltung der Wege für Verkehrsteilnehmende stärken (z. B. Errichtung eines Fußgängerüberwegs). Schließlich enthält der Bereich „Technik“ Maßnahmen, die sich auf fahrzeugtechnische Veränderungen beziehen, um die Sicherheit des Menschen im Verkehrsgeschehen zu unterstützen (z. B. Einbau eines Fahrerassistenzsystems). Eine eindeutige Zuordnung zu eines der genannten Handlungsfelder ist nicht bei allen Maßnahmen möglich, da einige Verkehrssicherheitsmaßnahmen mehrere Handlungsfelder adressieren.

Tabelle 4: Maßnahmenarten im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit

Maßnahmenart	Maßnahmenbeschreibung	Maßnahmenbeispiele
Werbe- und Informationsmaßnahmen	Maßnahmen, in denen Informationsmaterialien entwickelt und/oder an bestimmte Zielgruppen weitergegeben werden.	Flyer, Broschüren, Aktionstage, Events
Aus-, Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen	Maßnahmen, in denen Wissen und Können zur Ausübung einer bestimmten Tätigkeit und zur Anwendung bestimmter Verhaltensweisen vermittelt werden.	Kurse, Lehrgänge, Trainings
Maßnahmen zum fachlichen Austausch	Maßnahmen, in denen Menschen mit ähnlichen Interessen und Absichten für einen fachlichen Austausch zusammenkommen und gemeinsam neue Lösungen für ein themenspezifisches Problemfeld erarbeiten.	Tagungen, Kongresse, Fachveranstaltungen
Unterstützungsmaßnahmen für Verkehrsteilnehmende	Maßnahmen, in denen Verkehrsangebote implementiert werden, die bestimmte Zielgruppen bei ihrer Teilnahme am Straßenverkehr unterstützen.	Schülerlotsen, Wegbegleitung
Straßenbauliche Maßnahmen	Maßnahmen, in denen Veränderungen in der Verkehrsinfrastruktur vorgenommen werden.	Passive Schutzeinrichtungen, Markierungen
Fahrzeugtechnische Maßnahmen	Maßnahmen, in denen Kontrollen oder Veränderungen an einem Fahrzeug vorgenommen werden.	Check-Ups, Assistenzsysteme
Überwachungsmaßnahmen	Maßnahmen, in denen zur Erhebung von Informationen das Verhalten von Verkehrsteilnehmenden zielgerichtet beobachtet wird.	Verkehrskontrollen, Verkehrszählungen
Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen	Maßnahmen, in denen systematisch nach neuen Erkenntnissen unter Anwendung wissenschaftlicher Methoden gesucht wird.	Konzeptionelle Planungen

Verkehrssicherheitsmaßnahmen liegen verschiedene Zwecke zu Grunde; diese spiegeln sich in der Dimension „Maßnahmenzweck“ wider. Als wesentliche Maßnahmenzwecke lassen sich (1) die Konzeptionierung, (2) die Durchführung und (3) die Evaluation einer Maßnahme unterscheiden. Die Zuordnung eines Maßnahmenzwecks kann für die Maßnahmenbewertung und die Maßnahmensteuerung sehr hilfreich sein, da damit der selbstgewählte Anspruch und die Anforderungen an die Maßnahme und den Maßnahmenträger festgelegt werden.

Im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit beziehen sich viele Maßnahmen auf bestimmte Zielgruppen, die mit der Dimension „Zielgruppe der Maßnahme“ hinsichtlich ihrer Besonderheiten kategorisiert werden können. So lassen sich Zielgruppen anhand ihres Alters (z. B. Vorschulkinder, Jugendliche, Erwachsene, Senioren), ihrer Form der Verkehrsteilnahme (z. B. Zu Fuß Gehende, Rad-Fahrende, ÖPNV-Nutzende, Pkw-Nutzende) und ihrer Rolle (z. B. mobilitätseingeschränkte Menschen, Schülerinnen und Schüler, Eltern, Berufskraftfahrende) unterscheiden. Sofern sich die Problem- und Zielstellung, die einer Maßnahme zu Grunde liegt, auf eine bestimmte Zielgruppe bezieht, sollte die zielgruppenspezifische Ausrichtung der Maßnahme ein Qualitätskriterium darstellen. Weiterhin kann es für die Bewertung bestimmter Maßnahmen bzw. Maßnahmenarten sinnvoll sein, die (erwartete) Zielgruppengröße zu betrachten (z. B. zur Kalkulation der Kosten einer Maßnahme).

Für die Beurteilung der Qualität von Maßnahmen kann es für einige Maßnahmenarten relevant sein, die Häufigkeit der Durchführung und die Verbreitung der Maßnahme heranzuziehen. Im Hinblick auf die Häufigkeit sollte unterschieden werden, ob die Maßnahme einmalig, mehrmals oder dauerhaft durchgeführt wird. Die Erfassung der Maßnahmenhäufigkeit ist bei einigen Maßnahmenarten besonders wichtig, um die Aufwände für die Konzeptionierung, Vorbereitung und Durchführung der Maßnahme ihren zu erwartenden Wirkungsmöglichkeit gegenüberzustellen. Auch die Betrachtung der Maßnahmenverbreitung ist relevant, um den potenziellen Wirkungsgrad von Maßnahmen abzuschätzen. Dabei sollte unterschieden werden, ob die Maßnahme in einer Stadt bzw. Gemeinde, in einem Landkreis bzw. einer kreisfreien Stadt oder landesweit durchgeführt wird. Die Bedeutung der Dimension „Häufigkeit und Verbreitung der Maßnahme“ hängt stark von der Maßnahmenart ab.

Bei der Beurteilung der Sinnhaftigkeit von Verkehrssicherheitsmaßnahmen und der Notwendigkeit einer Evaluation sind nicht zuletzt die zu erwartenden Kosten der Maßnahme zu berücksichtigen, die sich in der Dimension „Kosten der Maßnahme“ widerspiegeln. Dazu zählt sowohl der personelle als auch der finanzielle Aufwand. Die Kosten einer Maßnahme sind auch für den Vergleich von ähnlichen Maßnahmen relevant, um eine bedachte Auswahl von Verkehrssicherheitsmaßnahmen vornehmen zu können. Hinsichtlich dieser Dimension können derzeit noch keine Kategorien vorgeschlagen werden; dies wäre begründet erst nach einer Bestandserfassung und einer Prüfung maßnahmenpezifischer Kalkulationen und Bilanzen möglich.

Vertiefende Beschreibung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Die bisherigen Ausführungen beziehen sich auf die Möglichkeiten zur Klassifizierung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen: Die vorgestellte Taxonomie mit ihren sechs Inhaltsdimensionen und den dazugehörigen Kategoriensystemen erlaubt eine grundsätzliche Einordnung jeder einzelnen Maßnahme und damit auch die unmittelbare Ableitung von Anforderungen an die Steuerung und Qualitätssicherung dieser Maßnahme. Natürlich besitzt jede Maßnahme aber ihre spezifischen Besonderheiten, die es ebenfalls zu erfassen gilt, weil sie die Anforderungen an die Steuerung und Qualitätssicherung dieser Maßnahme konkretisieren. Daher ist die Einordnung der Maßnahme durch eine vertiefende Beschreibung ihrer Besonderheiten zu ergänzen. Dafür sind fünf Beschreibungsdimensionen vorgesehen: die „Problembeschreibung“, die Beschreibung der „Maßnahmenziele“ und der „Maßnahmeninhalte“ sowie das Aufzeigen der „Verbindung mit anderen Maßnahmen“ und von „Alternativen Maßnahmen“.

Die Planung und Umsetzung einer Maßnahme setzt voraus, zunächst das Problem, das durch die Maßnahme bearbeitet bzw. gelöst werden soll, zu benennen und klar zu beschreiben. Nur mit einer ausführlichen Problembeschreibung kann die Dringlichkeit des Handlungsbedarfs und die Notwendigkeit zur Durchführung von Maßnahmen in dem jeweiligen Problemfeld eingeschätzt werden. Dazu zählt auch die Betrachtung von negativen (gesellschaftlichen) Auswirkungen, wenn keine dem Problem entgegenwirkenden Maßnahmen ergriffen werden („Null-Szenario“).

Die Formulierung von Maßnahmenzielen ist vor allem für die spätere Ergebniskontrolle nach der Maßnahmendurchführung entscheidend, denn nur anhand von im Vorfeld konkret ausformulierten Zielen kann im Nachgang beurteilt werden, ob die Maßnahme erfolgreich war und die gesetzten Ziele erreicht wurden. Die Benennung von Zielen kann auf unterschiedlichen inhaltlichen Ebenen erfolgen (s. o.) und sollte sich auf verschiedene Durchführungsphasen einer Maßnahme beziehen. Die Maßnahmenziele müssen aus den zuvor beschriebenen Problemfeldern abgeleitet werden. Im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit zielen nahezu alle Maßnahmen auf eine Reduktion der Unfallzahlen oder auf eine Minderung der Unfallfolgen ab. Daher ist eine Spezifizierung der Ziele, die mit der konkreten Maßnahme in Verbindung stehen, unbedingt notwendig. Dazu ist es hilfreich, eine Wirkungskette der Maßnahme zu skizzieren, die verdeutlicht, was die Maßnahme bewirken bzw. verändern soll (z. B. Wissen vermitteln, Fähigkeiten trainieren, Fehlverhalten sanktionieren).

Inhaltlich muss jede Maßnahme im Hinblick auf die enthaltenen Themen, Umsetzungsformen und Methoden konkret beschrieben werden. Die Maßnahmeninhalte stehen in direkter Verbindung mit der skizzierten Problemstellung und den definierten Maßnahmenzielen. Die Beschreibung der Maßnahmeninhalte stellt demnach

den Lösungsvorschlag zur Bearbeitung eines Problems bzw. zur Erreichung gesteckter Ziele dar.

Eine zielgerichtete Maßnahmenplanung und Maßnahmensteuerung setzt voraus, dass ein vollständiger Überblick über alle abgeschlossenen, laufenden und geplanten Maßnahmen des jeweiligen Themenbereichs zur Verfügung steht. Dies ist auch deshalb sinnvoll, um Verbindungen zwischen den einzelnen laufenden Maßnahmen herzustellen, die sich auf ähnliche Problemstellungen, Ziele und Inhalte beziehen. So kann einerseits die Bedarfsermittlung für eine geplante Maßnahme erleichtert und andererseits das Zusammenspiel von Maßnahmen eruiert werden, um Synergieeffekte zu schaffen. Durch eine Kombination verschiedener Maßnahmen kann die Bearbeitung einer bestimmten Problemstellung bzw. die Erreichung definierter Ziele forciert werden.

Schließlich gehört es zu einer vollständigen Maßnahmenbeschreibung dazu, im Hinblick auf die Lösung eines bestimmten Problems bzw. auf die angestrebten Maßnahmenziele alternative Möglichkeiten zur geplanten Maßnahme zu betrachten und zu bewerten. Dies schließt beispielsweise Recherchen dazu ein, wie ähnliche Problemfälle in anderen Situationen gelöst wurden. Die Betrachtung alternativer Maßnahmen ist nicht zuletzt dann bedeutsam, wenn für die Durchführung von Maßnahmen nur sehr beschränkte Ressourcen zur Verfügung stehen.

7.4 Ein Beispiel für das Qualitätsmanagement bei Verkehrssicherheitsmaßnahmen unter Berücksichtigung der Maßnahmenart

Wie bereits zu Beginn des vorliegenden Kapitels dargestellt wurde, gilt es – nach der Klassifizierung der verschiedenen Maßnahmenarten – in einem weiteren Schritt für jede Maßnahmenart ein spezielles prototypisches Evaluationsverfahren zu erarbeiten und im einem „Qualitätshandbuch zur Steuerung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen“ zu beschreiben. Für den vorliegenden Bericht soll dies exemplarisch anhand der Maßnahmenart „Aus-, Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen“ veranschaulicht werden.

Aus-, Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen gehören – auch wenn sie im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit stattfinden – zu den Bildungsmaßnahmen. Mit Bildungsmaßnahmen werden Kompetenzen vermittelt. Darunter versteht man nach Weinert (2001) die bei Individuen verfügbaren oder durch sie erlernbaren kognitiven Fähigkeiten und Fertigkeiten, um bestimmte Probleme zu lösen, sowie die damit verbundenen motivationalen, volitionalen und sozialen Bereitschaften und Fähigkeiten, um die Problemlösungen in variablen Situationen erfolgreich und verantwortungsvoll nutzen zu können. Bis in die 1990er Jahre wurden Bildungsmaßnahmen in den verschiedenen Bildungsinstitutionen traditionell mit hierarchisch-zentralistischen Ordnungsprinzipien, direkter Beeinflussung durch die Gesetzgebung und Vorgaben jeglicher Art gesteuert (z. B. durch Lehrpläne, Ausstattungsvorgaben für Bildungseinrichtungen, Überwachung von Lehr-Lern-Prozessen); dies bezeichnet man als „Inputsteuerung“. Spätestens 1997 leitete die Kultusministerkonferenz mit dem sogenannten „Konstanzer Beschluss“ einen Paradigmenwechsel in der Bildungssteuerung ein, die „empirische Wende“. Seither steht im Rahmen der neuen Output- bzw. Outcome-Steuerung die kompetenzorientierte Evaluation von Lernergebnissen im Mittelpunkt der Wirksamkeitsprüfung von Bildungsmaßnahmen. Spätestens im Jahr 2004 war der Wechsel zur „evidenzbasierten Steuerung“ im Bildungswesen abgeschlossen: Seitdem sollten die entsprechenden Anforderungen an die Planung, Durchführung und Evaluation von Bildungsmaßnahmen auch im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit gelten.

Wendet man nun die im Bildungsbereich geltenden Qualitäts- und Evaluationsstandards auf die Maßnahmenart „Aus-, Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen“ im Verkehrsbereich an, so sind als Voraussetzung für die Planung, Durchführung und Evaluation von Verkehrssicherheitsmaßnahmen dieser Art zunächst einmal ein Kompetenzrahmen, Mindestausbildungsinhalte, Kompetenzstandards und ein Kompetenzprüfungsverfahren zu erarbeiten. Im Kompetenzrahmen ist genau zu beschreiben, in welchen Inhaltsbereichen welche Kompetenzen vermittelt bzw. erworben werden sollen (z. B. Verkehrsrecht, Fahrzeugtechnik, Verkehrsverhalten). Die festgelegten Kompetenzen müssen dann durch die Aufstellung der Mindestausbildungsinhalte weiter konkretisiert werden. Anhand der Erarbeitung von Kompetenzstandards ist nachfolgend zu präzisieren, welche beobachtbaren fachlichen Ergebnisse (z. B. Wissen und Können) Lernende hinsichtlich einer

bestimmten Kompetenz zu einem bestimmten Zeitpunkt (z. B. am Ende eines Fortbildungskurses) in welchem Maßstab (z. B. Quantität und Tiefe der Aneignung) unter welchen Bedingungen (z. B. nutzbare oder ausgeschlossene Hilfsmittel) erreichen sollen. Schließlich ist zu beschreiben, mit welchen inhaltlich und methodisch akzeptablen und gütegesicherten Verfahren das Erreichen der angestrebten Lernergebnisse bei den Lernenden überprüft werden soll (z. B. Wissenstest, Kompetenzprüfung). Damit sind die Mindeststandards bei der Qualitätssicherung von Bildungsmaßnahmen in der Verkehrssicherheitsarbeit im „Outcome-Bereich“ bzw. im Hinblick auf die „Ergebnisqualität“ benannt.

Durch die Betonung der Ergebnisqualität bei der Qualitätssicherung im Bildungswesen ist eine ergänzende Qualitätskontrolle der Strukturen und Prozesse, die dem gewünschten Bildungserfolg zugrunde liegen, nicht überflüssig geworden. Eine Bildungsmaßnahme – und dies gilt natürlich auch für bildungsorientierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen – wird nur Lerneffekte bei den Lernenden erbringen, wenn diese sich in ihrer Lernumgebung wohlfühlen und auf ansprechende Lernmaterialien zurückgreifen können. Derartige Lernvoraussetzungen bewertet man bei der Bewertung der Strukturqualität; sie betrifft vor allem die Ausstattung des Maßnahmenträgers mit Materialien und Personal, aber auch die Einstellung des Personals zu pädagogischen Fragen („Orientierungsqualität“). Mit der „Prozessqualität“ wird dagegen angesprochen, wie die am Bildungsprozess Beteiligten miteinander umgehen und wie professionell die Lehrenden das Lernen und Lehren unter fachdidaktischen und verkehrspädagogischen Gesichtspunkten gestalten. Ein Beispiel für die Qualitätssicherung bei Ausbildungsmaßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit stellen die Fahrschulbildung und die mit ihr verbundene Fahrschulüberwachung dar: Die Strukturqualität wird mit der „Formalüberwachung“ kontrolliert, die Prozessqualität mit der „Pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung“ und die Ergebnisqualität mit der Fahrerlaubnisprüfung. Grundsätzlich bleibt festzuhalten, dass bei der Evaluation der Struktur- und Prozessqualität immer die Perspektiven aller Beteiligten (z. B. Lernende, Lehrende, Träger) berücksichtigt werden sollten („multiperspektivische Erfassung“) und verschiedene möglichst standardisierte Methoden zum Einsatz kommen sollten („multimethodale Erfassung“ z. B. durch Begehungen, Beobachtungen sowie mündliche und schriftliche Befragungen).

Will man eine bildungsorientierte Verkehrssicherheitsmaßnahme fachgerecht steuern und ihre Qualität sichern, dann stellt die vorhergehende Erarbeitung eines Maßnahmencurriculums eine hervorragende Arbeitsgrundlage dar. Dazu sollte das Curriculum im besten Fall folgende Strukturkomponenten enthalten:

- eine fachwissenschaftliche, fachdidaktische und lehr-lernpsychologische Fundierung der Maßnahme,
- einen Kompetenzrahmen und eine Aufstellung der entsprechenden Mindest-Ausbildungsinhalte,
- eine Beschreibung der verwendeten Lehr-Lernmethoden und Lehr-Lernmedien,
- Kompetenzstandards und eine Beschreibung der lerndiagnostischen Verfahren sowie
- eine Beschreibung der Maßnahmenorganisation einschließlich der Qualitätssicherung und Evaluation.

Abschließend sei kurz skizziert, wie bei einer bildungsorientierten Verkehrssicherheitsmaßnahme auf der Grundlage (1) einer vom Maßnahmenträger zu erarbeitenden Einordnung seiner Maßnahme in die Klassifikation der Maßnahmenarten und der fünf anderen Maßnahmendimensionen, (2) einer darauf bezogenen konkreten Maßnahmenbeschreibung anhand der fünf definierten Beschreibungsdimensionen und (3) ggf. eines Maßnahmencurriculums die Steuerung der Maßnahme erfolgen könnte. Eine Maßnahmensteuerung besteht aus mehreren Phasen, die sich im Wesentlichen auf die Anbahnung, die Durchführung und Qualitätskontrolle und die Nachhaltigkeitssicherung von Maßnahmen beziehen. Das Fundament für eine erfolgreiche Maßnahme und Maßnahmensteuerung wird in der ersten Phase geschaffen. Dazu sind die oben genannten drei Maßnahmengrundlagen unter folgenden – exemplarisch aufgeführten – Leitfragen zu sichten und zu bewerten:

- Erscheinen die Ziele und Inhalte der Maßnahme notwendig und sind sie fachlich begründet? Sind die Maßnahmeninhalte auf die Ziele abgestimmt?
- Werden die Zielgruppen und der gewünschte Verbreitungsgrad der Maßnahme erreicht?
- Werden ggf. rechtliche Vorgaben erfüllt?
- Welche Methoden der Qualitätsfeststellung bzw. der Evaluation sind vorgesehen und entsprechen diese den wissenschaftlichen Standards?
- Ist die Umsetzung der Maßnahme mit den vorhandenen Ressourcen umsetzbar? Stehen die Kosten und/oder der Aufwand der Maßnahme in einem vernünftigen Verhältnis zum erwarteten Nutzen?

Sobald eine Entscheidung für die Maßnahmendurchführung gefallen ist, beginnt die Projektsteuerung und Qualitätssicherung. Die dafür geltenden Grundsätze des Qualitätsmanagements wurden im vorliegenden Kapitel skizziert und hinsichtlich eines Beispiels – einer bildungsorientierten Verkehrssicherheitsmaßnahme – konkretisiert. Auf dieser Grundlage können maßnahmentypische Steuerungs- und Qualitätssicherungsstrategien auch für die anderen sieben Maßnahmenarten erarbeitet und vertieft werden. Im Ergebnis könnte das bereits angesprochene „Qualitätshandbuch zur Steuerung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen“ entstehen, das einerseits den für die Verkehrssicherheit und Verkehrssicherheitsmaßnahmen zuständigen Behörden und andererseits den Maßnahmenträgern wissenschaftlich begründete Qualitätsstandards und Steuerungsstrategien für ihre vielfältigen Projekte bietet. Es könnte zur Erreichung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms 2024 beitragen, wenn die im Kapitel 6 hergeleiteten Schwerpunkte für die Weiterentwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit sowie die im vorliegenden Kapitel dargelegten Steuerungs- und Qualitätssicherungsprinzipien bei den vielen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg Akzeptanz und Berücksichtigung fänden.

Wie kann die Steuerung und Qualitätssicherung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen in der Praxis optimiert werden? Bei der Bewältigung dieser Herausforderung ist in Rechnung zu stellen, dass eine Optimierung nicht unbedeutenden zeitlichen, personellen und finanziellen Aufwand erfordert, der unter den Rahmenbedingungen der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg nicht in jedem Fall und ohne Weiteres aufgebracht werden kann. Dies trifft vor allem auf Maßnahmen zu, die von ehrenamtlichen Akteuren konzeptioniert und realisiert werden; hier könnten unverhältnismäßige und schwer zu erfüllende Forderungen nach einem aufwändigen Qualitätsmanagement einerseits schnell zu einer Demotivierung der Akteure und damit zu einem Verlust an Verkehrssicherheitsmaßnahmen führen. Andererseits ist auch zu vermuten, dass viele Akteure die Verfügbarkeit von Qualitätsstandards zum Anlass nehmen würden, die Wirksamkeit ihrer Maßnahmen im Sinne einer Selbstevaluation zu bedenken und zu verbessern: Der Wunsch, Verkehrsrisiken wirksam zu senken, ist schließlich der entscheidende Beweggrund ihres Engagements für die Verkehrssicherheitsarbeit. Es gilt also, für die Umsetzung der wissenschaftlich wünschenswerten vollumfänglichen Bandbreite des Qualitätsmanagements unter den tatsächlichen Gegebenheiten flexible Umsetzungslösungen mit Augenmaß und ggf. differenziert nach Maßnahmenarten und den Voraussetzungen der Akteure zu finden. Weiterhin sollten dabei kurz-, mittel- und langfristig zu erreichende Ziele unterschieden und gesetzt werden.

Zur Praktikabilität einer verbesserten Steuerung und Qualitätssicherung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen könnte auch beitragen, die diesbezüglichen Anforderungen schrittweise an die Akteure heranzutragen und zunächst auf neue Maßnahmen zu fokussieren. Dies erscheint auch deshalb sinnvoll, weil Qualitätsanforderungen und ihre Erfüllung aufgrund ihrer Maßnahmenspezifika unbedingt schon bei der Maßnahmenplanung zu bedenken und festzulegen sind. Bei Maßnahmen, die bereits realisiert werden, kann eine Qualitätsplanung nur noch eingeschränkt nachgeholt werden; damit ist auch ein möglicher Qualitätsgewinn begrenzt. Schließlich ist bei allen Steuerungs- und Qualitätssicherungsanforderungen in den Mittelpunkt zu stellen, dass ihre Erfüllung den Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit bestmöglich zu erleichtern ist, beispielsweise in dem man ihnen verständliche zielgruppenorientierte Arbeitsmaterialien mit Planungshilfen und Qualitätschecklisten bereitstellt. Insgesamt gesehen, soll mit der Empfehlung einer flexiblen Umsetzung nicht der Anspruch an ein fachgerechtes prozessbegleitendes Qualitätsmanagement unterlaufen werden; vielmehr sollen realistische Startbedingungen dafür sichergestellt werden.

8 Zusammenfassung

Seit 2014 bekennt sich das Land Brandenburg mit dem Verkehrssicherheitsprogramm „Sicher unterwegs in Brandenburg“ (Gipp, Jintzek & Nienaber, 2014) zur Strategie „Vision Zero“. Die zur Umsetzung dieser Strategie notwendige deutliche Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten wird im Programm konkretisiert und mit strategischen Ansätzen hinterlegt. Hierzu werden verschiedene Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheitsarbeit in den vier Handlungsfeldern „Mensch“, „Umfeld“, „Verkehrswege“ und „Technik“ benannt. Im vorliegenden Bericht wurde zur Halbzeit des auf zehn Jahre angelegten Verkehrssicherheitsprogramms eine Zwischenbilanz gezogen; darauf aufbauend wurden in Kapitel 6 Handlungsempfehlungen für die künftige Umsetzung des brandenburgischen Verkehrssicherheitsprogramms und die weitere Verkehrssicherheitsarbeit abgeleitet, um die Zielerreichung zu unterstützen.

Zur Erarbeitung der Handlungsempfehlungen wurde zuerst die Entwicklung des Unfallgeschehens auf den brandenburgischen Straßen betrachtet. In den Ergebnissen der Unfalldatenanalysen (IFK, 2019), die in Kapitel 3 zusammengefasst wurden, zeigte sich, dass die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden im Land Brandenburg seit dem Beginn des Verkehrssicherheitsprogramms 2014 insgesamt angestiegen ist. Zu den zweifellos positiven Entwicklungen in den vergangenen fünf Jahren zählt aber, dass die Anzahl der jährlich im Straßenverkehr Getöteten um gut 20 Prozent reduziert werden konnte. Auch die Reduzierung der Anzahl der Baumunfälle und der „Disco-Unfälle“ ist als Erfolg zu werten. Als negative Entwicklung ist die zunehmende Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen Leicht- und Schwerverletzten zu nennen. Dies ist nicht nur auf die steigende Anzahl an Pkw-Unfällen, sondern auch auf solche Unfälle zurückzuführen, die von Fahrradfahrenden oder zu Fuß Gehenden hauptverursacht wurden. Zudem sind in Bezug auf Unfälle, an denen ältere Erwachsenen ab 75 Jahren oder Kinder und Jugendliche beteiligt sind, negative Entwicklungen zu verzeichnen.

Mit Blick auf die Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms lässt sich zusammenfassen (vgl. Kap. 4), dass für eine weitere Reduzierung der Getötetenzahlen die Altersgruppe der älteren Erwachsenen ab 75 Jahren, die Fahrradfahrenden sowie die Landstraßen als Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit aufgegriffen werden sollten. Hinsichtlich der Reduzierung der Schwerverletztetenzahlen lassen sich weniger klare Aussagen treffen, da in mehreren Altersgruppen (Erwachsene zwischen 25 und 64 Jahren sowie ältere Erwachsene ab 75 Jahren) und in mehreren Arten der Verkehrsbeteiligung (Pkw, Fahrrad, Motorrad) mitunter deutliche Zunahmen der Verletztetenzahlen zu verzeichnen waren. Auch Maßnahmen zur Erreichung des im Verkehrssicherheitsprogramm verankerten Ziels, die Anzahl der Unfälle zu reduzieren, die aufgrund einer unangepassten Geschwindigkeit oder aufgrund von Alkoholeinfluss geschehen, sollten weiter verfolgt werden: Für beide Unfallursachen ist seit 2016 ein ungünstiger Trend zu eher steigenden Unfallzahlen zu erkennen.

Die Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms erscheinen nur mit einer klaren Fokussierung der Maßnahmen auf wesentliche Unfallursachen und einer Intensivierung der zielgruppenorientierten Verkehrssicherheitsarbeit erreichbar. Es existieren bereits zahlreiche verschiedene Maßnahmen, die im Land Brandenburg durchgeführt werden, wenngleich über ihre Wirksamkeit nur unzureichende Informationen vorliegen und keine klare Aussage getroffen werden kann, ob und ggf. in welchem Ausmaß Lücken oder auch Überschneidungen in der Verkehrssicherheitsarbeit bestehen (vgl. Kap. 5). Unter Berücksichtigung aktueller evidenzbasierter Befunde der Verkehrssicherheits- und Evaluationsforschung lassen sich aber dennoch Handlungsempfehlungen ableiten, mithilfe derer das Erreichen der im Verkehrssicherheitsprogramm verankerten Ziele möglich erscheint. Hierzu gehören u. a. eine Optimierung der verkehrssicherheitsbezogenen Bildungsmaßnahmen, die verstärkte Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger in Verkehrssicherheitsmaßnahmen, eine altersgerechte Gestaltung der Straßenverkehrsinfrastruktur, die Verbesserung der Unfallhilfe und effiziente Unfalldatenanalyseverfahren (vgl. Kap. 6)

Damit die notwendige Fokussierung und Intensivierung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen in der vielfältigen Landschaft aus ehrenamtlichen und hauptberuflichen Akteuren (vgl. IGES Institut, 2017) gelingen kann,

werden in Kapitel 7 Vorschläge für eine optimierte und systematische Steuerung, Organisation und Qualitätssicherung unterbreitet. Danach müssten die bestehenden Bedarfe – also Schwerpunktfelder mit negativ zu beurteilenden Unfallzahlentwicklungen – mit den vorhandenen Möglichkeiten überein gebracht werden, beispielsweise indem Akteure aktiviert werden und ihnen eine fachliche und verkehrspädagogische Orientierung geboten wird. Eine wesentliche Rolle könnten hierbei die Unfallkommissionen spielen, die durch zeitnahe regionale Auswertungen von Unfalldaten und einer systematischen Aufdeckung konkreter lokaler Unfallschwerpunkte in ihrer Arbeit unterstützt werden könnten. Diese (regionale) Auswertung von Unfalldaten sollte in Form eines Unfallmonitorings begleitend zum Unfallgeschehen stattfinden: Hierzu werden eine – mittel- bis langfristig umzusetzende – kontinuierliche Flankierung und Bewertung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen anhand vordefinierter Qualitätsstandards empfohlen, um direkt Rückschlüsse auf die Wirksamkeit einzelner Maßnahmen und damit auch für die Steuerung der gesamten Verkehrssicherheitsarbeit zu ziehen. In einem engen Zusammenwirken mit den Unfallkommissionen könnte auf diese Weise eine neue Dynamik in der Verkehrssicherheitsarbeit und Unfallprävention erreicht werden.

Die benötigten Qualitätsstandards und Bewertungskriterien müssten erarbeitet, in der Fachöffentlichkeit der hauptberuflichen und ehrenamtlichen Akteure abgestimmt und dann festgeschrieben werden; die Qualitätsbewertung bzw. -überprüfung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen sollte durch ein transparentes (Evaluations-)Verfahren erfolgen. Aufgrund der Vielfalt bestehender und geplanter Verkehrssicherheitsmaßnahmen würde es nicht genügen, nur ein einziges Qualitätssicherungsverfahren zu implementieren. Vielmehr müssten maßnahmentypische Qualitätssicherungsinstrumente mit jeweils speziellen Qualitätsstandards und Bewertungskriterien entwickelt werden. Hierzu wäre zunächst durch eine eindeutige und zu erprobende Taxonomie eine systematische Struktur in die Maßnahmenvielfalt zu bringen, um den Verkehrsbehörden, den Maßnahmenentwicklern und den Maßnahmenträgern eine Orientierung und Arbeitshilfen zu bieten. Sowohl diese Taxonomie als auch die maßnahmentypischen Steuerungs- und Qualitätssicherungsstrategien nebst der dazugehörigen Instrumente könnten in einem „Qualitätshandbuch zur Steuerung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen“ hinterlegt und kontinuierlich weiterentwickelt werden. Die Erarbeitung eines solchen Qualitätsmanagementsystems könnte aufgrund des Arbeitsumfangs – erforderlich sind u. a. die Einbeziehung der hauptberuflichen und ehrenamtlichen Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit sowie die Erprobung der Taxonomie und der Instrumente – nur schrittweise und mittelfristig verwirklicht werden.

Durch eine systematische Steuerung der Verkehrssicherheitsarbeit könnte es aber gelingen, frühzeitig Handlungsbedarfe aufzudecken und gegebenenfalls bestehende Lücken im Spektrum der Verkehrssicherheitsmaßnahmen durch die gezielte Aktivierung von Akteuren zu schließen. Auf diese Weise könnten die Ressourcen für die Verkehrssicherheitsarbeit gebündelt und darauf ausgerichtet werden, die Verkehrssicherheit im Land Brandenburg weiter zu erhöhen und die gesetzten Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms bis zum Jahr 2024 zu erreichen.

Literaturverzeichnis

- Ajzen, I. (1985). *From intentions to actions: A theory of planned behavior*. In Kuhl, J. & Beckmann, J. (Hrsg.). *Action control: From cognition to behaviour*. Heidelberg: Springer Verlag, S. 11-39.
- Ajzen, I. (1991). *The theory of planned behavior*. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, Vol. 50, Nr. 2, S. 179–211.
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2015). *Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg 2014 bis 2040*. Zugegriffen am 12.03.2019. Verfügbar unter https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/stat_berichte/2015/SB_A01-08-00_2015u00_BB.pdf.
- Assailly, J.P. (2017). *Road safety education: What works?* *Patient Education and Counseling*, Vol. 100, Suppl. 1, S. S24-S29.
- Bédard, M., Isherwood, I., Moore, E., Gibbons, C. & Lindstrom, W. (2004). *Evaluation of a Re-training Program for Older Drivers*. *Canadian Journal of Public Health*, Vol. 95, Nr. 4, S. 295-298.
- Beiner, F. (1982). *Prüfungsdidaktik und Prüfungspsychologie: Leistungsmessung und Leistungsbewertung in der öffentlichen Verwaltung sowie in der beruflichen und allgemeinen Bildung*. Köln: Heymann.
- Boenke, D. & Gerlach, J. (2011). Gestaltung nutzbarer Straßenräume für uns älter werdende Menschen. In: Rudinger, G. & Kocherscheid, K. (Hrsg.) (2011). *Ältere Verkehrsteilnehmer – Gefährdet oder gefährlich? Defizite, Kompensationsmechanismen und Präventionsmöglichkeiten*. Göttingen: V&R unipress.
- Bortz, J. & Döring, N. (2006). *Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler*. Berlin, Heidelberg: Springer Verlag.
- Bredow, B. (2014). *Die Zukunft der Gefahrenlehre in der Fahrschulausbildung – Evaluation des pädagogisch-psychologischen Verkehrssicherheitsprojekts „Regio-Protect 21“*. Hannover: Degener.
- Bredow, B., Palloks, M., Luniak, P. & Sturzbecher, D. (2014). *Regio-Protect 21 – ein verkehrspädagogisches Ausbildungsangebot und Ergebnisse der Evaluation*. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, Vol. 60, Nr. 2: S. 94-100.
- Brünken, R., Leutner, D., Sturzbecher, D., Bredow, B. & Ewald, S. (2015). *Die Reform der Fahrlehrerausbildung - ein Konzept für eine kompetenzorientierte und modularisierte Ausbildung von Fahrlehrern in Deutschland*. In: *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, Vol. 61, Nr. 4: S. 203-210.
- Brünken, R., Leutner, D., Sturzbecher, D., Bredow, B. & Ewald, S. (2017). *Reform der Fahrlehrer-ausbildung*. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.). *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit*, Heft M 275. Bremen: Fachverlag NW.
- Bundesanstalt für Straßenwesen [BASt] (2017). *RAL – Die neuen Straßentypen für Landstraßen*. Zugegriffen am 05.03.2019. Verfügbar unter: https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Verkehrs-technik/Fachthemen/v1-strassentypen.html.
- Carey, R.N., McDermott, D.T. & Sarma, K.M. (2013). *The Impact of Threat Appeals on Fear Arousal and Driver Behavior: A Meta-Analysis of Experimental Research 1990–2011*. *PLoS ONE*, Vol. 8, Nr. 5, S. e62821.
- Deming, W.E. (1982). *Quality, Productivity, and Competitive Position*. Cambridge, Massachusetts: Massachusetts Institute of Technology.
- Dauer, P. (2019). *StVG §1 Rn. 22ff.*. In: Hentschel, P., König, P. & Dauer, P. (2019). *Straßenverkehrsrecht*. München: Verlag C. H. Beck, 45. Auflage.
- Ettrich, K. U. (1991). *Urteilsmethoden*. In: J. Guthke, H. R. Böttcher & L. Sprung (Hrsg.), *Psychodiagnostik*. Berlin: Deutscher Verlag der Wissenschaften.
- Düben, A., Ziegler, R., Kremer, B. & Kellermann, R. (2017). *Ergebnisbericht Partizipative Interventionen/ Inhaltliche Empfehlungen und Einstellungsänderungen durch die Teilnahme an Partizipationsverfahren*. Berlin: Technische Universität Berlin.

- Eby, D.W., Molnar, L.J. & St. Louis, R.M. (2019). *Perspectives and Strategies for Promoting Safe Transportation among Older Adults*. Amsterdam, Oxford und Cambridge: Elsevier.
- Elvik, R. (2012). *Speed Limits, Enforcement, and Health Consequences*. Annual Review of Public Health, Vol. 33, S. 225–238.
- Elvik, R. (2016). *Association between increase in fixed penalties and road safety outcomes: A meta-analysis*. Accident Analysis and Prevention, Vol. 92, S. 202–210.
- Elvik, R. (2017). *Road safety effects of roundabouts: A meta-analysis*. Accident Analysis & Prevention, Vol. 99, Part A, S. 364-371.
- Elvik, R. (2018). *Meta-analytic Methods*. In: Lord, D. & Washington, S. (Hrsg.) (2018). *Safe Mobility: Challenges, Methodology and Solutions*. Bingley: Emerald Publishing, S. 425-447.
- Elvik, R., Høyee, A., Vaa, T. & Sørensen, M. (2009). *The Handbook of Road Safety Measures*. Bingley: Emerald Group.
- Ericsson, K.A. (Hrsg.) (2009). *Development of Professional Expertise. Toward Measurement of Expert Performance and Design of Optimal Learning Environments*. New York: Cambridge University Press.
- Ericsson, K.A., Charness, N., Feltovich, P.J., Hoffman, R.R. (2013). *The Cambridge Handbook of Expertise and Expert Performance*. New York: Cambridge University Press.
- Ettrich, K. U. (1991). *Urteilsmethoden*. In: J. Guthke, H. R. Böttcher & L. Sprung (Hrsg.), *Psychodiagnostik*. Berlin: Deutscher Verlag der Wissenschaften.
- European Commission (Hrsg.) (2018). *Speed Enforcement 2018*. Brüssel: European Commission, Directorate General for Transport.
- Falkenstein, M. & Karthaus, M. (2017). *Fahreignung im höheren Lebensalter. Sensibilisieren – Erfassen – Fördern*. Stuttgart: W. Kohlhammer.
- Festinger, L. (1957): *A Theory of Cognitive Dissonance*. Stanford: Stanford University Press.
- Fisher, D.L., Caird, J.K., Horrey, W.J. & Trick, L.M. (Hrsg.) (2017). *Handbook of teen and novice drivers. Research, Practice, Policy, and Directions*. Boca Raton: CRC Press.
- Fisseni, H.J. (2004). *Lehrbuch der psychologischen Diagnostik*. Göttingen: Hogrefe.
- Friemel, T. & Bonfadelli, H. (2013). *Evaluation der Geschwindigkeitskampagne – Schlussbericht der Kampagnen-Evaluation 2009-2013*. Universität Zürich. Zugegriffen am 03.12.2018. Verfügbar unter: https://www.fvs.ch/fileadmin/webmaster/publikationen/forschungsberichte/Schlussbericht__Geschwindigkeitskampagne__2009-2012.pdf.
- Funk, W., Roßnagel, T. & Schrauth, B. (2016): *Evaluation Fahrsicherheitsprojekt „Mission Zero“*. *Schlussbericht zum 30. September 2016*. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander Universität Erlangen-Nürnberg. Zugegriffen am 15.11.2018. Verfügbar unter: http://www.lpr.sachsen.de/download/landespraeventionsrat/20170420_Mission-Zero_Evaluation.pdf.
- Gaines, J.M., Burke, K. L., Marx, K. A., Wagner, M. & Parrish J. M. (2011). *Enhancing older driver safety: A driving survey and evaluation of the CarFit program*. *Journal of Safety Research*, 42(5), 351-358. Zugegriffen am 04.12.2018. Verfügbar unter: <https://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0022437511000909>.
- Garvin, D. A. (1984). *What does Product Quality Really Means?* Sloan Management Review, Fall 1984, 25-43.
- Gembrys, S. & Herrmann, J. (2008). *Qualitätsmanagement*, 2. Auflage. Haufe-Lexware.
- Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Unfallforschung der Versicherer (2018). *Evaluation des Unfallpräventionsprogrammes P.A.R.T.Y.*. Unfallforschung kompakt, Nr. 83. Zugegriffen am 20.11.2018. Verfügbar unter: <https://udv.de/download/file/fid/10947>.
- Gipp, C., Janitzek, T. & Nienaber, P. (2014). *Sicher unterwegs in Brandenburg. Integriertes Verkehrssicherheitsprogramm für das Land Brandenburg – Fortschreibung mit dem Zielhorizont 2024*. Potsdam: Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg.

- Groeger, J.A. (2011). *How Many E's in Road Safety?* In: Porter, B.E. (Hrsg.) (2011). *Handbook of Traffic Psychology*. London, Waltham und San Diego: Elsevier.
- Gulick, L. & Urwick, L. (1937). *Papers on the science of administration*. New York: Institute of Public Administration.
- Hackenfort, M., Bresges, A., Weber, J. & Hofmann, U. (2015). *Rezeption und Wirkung der Kampagne Crash Kurs NRW*. In: Klimmt, C., Maurer, M., Holte, H. & Baumann, E. (Hrsg.) (2015). *Verkehrssicherheitskommunikation. Beiträge der empirischen Forschung zur strategischen Unfallprävention*. Wiesbaden: Springer VS, S. 175-197.
- Hastall, M.R. (2015). *Wirkung von Furchtappellen in der Werbung*. In: Siegert, G., Wirth, W., Weber, P. & Lischka, J.A. (Hrsg.). *Handbuch Werbeforschung*. Wiesbaden: Springer VS, S. 493-513.
- Hattie, J. & Zierer, K. (2018). *Kenne deinen Einfluss! „Visible Learning“ in der Unterrichtspraxis*. Baltmannsweiler: Schneider Verlag Hohengehren, 3. erweiterte Auflage.
- Hautzinger, H., Manssen, G., Schlag, B., Müller, H.E., Pfeiffer, M., Rößger, L., Schade, J., Butterwegge, P. & Gehlert, T. (2011). *Regelverstöße im Straßenverkehr. Häufigkeit. Schadenfolgen. Sanktionierung. Prävention*. In: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (Hrsg.). *Forschungsbericht VV 05*.
- Heiner, M. (1996). *Qualitätsentwicklung durch Evaluation*. Freiburg im Breisgau: Lambertus-Verlag.
- Helmke, A. (2017). *Unterrichtsqualität und Lehrerprofessionalität. Diagnose, Evaluation und Verbesserung des Unterrichts*. Seelze-Velber: Friedrich Verlag, 7. Auflage.
- Hennighausen, R. & Mattern, R. (2017). *Notwendigkeit der Verankerung verkehrsmedizinischer Kompetenzen in der ärztlichen Approbationsordnung sowie in Fort- und Weiterbildung*. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, Vol. 63, Nr. 2, S. 60-63.
- Holte, H. (2018). *Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr - Bedarfsanalysen im Kontext von Lebenslagen, Lebensstilen und verkehrssicherheitsrelevanten Erwartungen*. Bundesanstalt für Straßenwesen BASt: Bergisch Gladbach. Zugriffen am 13.03.2019. Verfügbar unter: https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2123/file/M285_barrierefreies+Internet+PDF.pdf.
- Horswill, M.S., Falconer, E.K., Pachana, N.A., Wetton, M. & Hill, A. (2015). *The Longer-Term Effects of a Brief Hazard Perception Training Intervention in Older Drivers*. *Psychology and Aging*, Vol. 30, Nr. 1, S. 62-67.
- Horswill, M.S., Taylor, K., Newnam, S., Wetton, M. & Hill, A. (2013). *Even highly experienced drivers benefit from a brief hazard perception training intervention*. *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 52, S. 100-110.
- IGES Institut. (2017). *Statusbericht zum Verkehrssicherheitsprogramm 2024. Bericht für eine Zwischenevaluierung des Verkehrssicherheitsprogramms des Landes Brandenburg mit Zielhorizont 2024: Stand der Zielerreichung und Umsetzung*. Berlin/Potsdam.
- Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung an der Universität Potsdam e. V. (IFK) (2019). *Bericht zum Unfallgeschehen im Land Brandenburg im Zeitraum von 2009 bis 2018 – Unfallanalyse der Straßenverkehrsunfälle in Brandenburg*. Unveröffentlichtes Manuskript.
- Johannsen, H. (2013). *Unfallmechanik und Unfallrekonstruktion. Grundlagen der Unfallaufklärung*. Wiesbaden: Springer Vieweg, 3., überarbeitete Auflage.
- Kamiske, G. & Brauer, J.-P. (2008). *Qualitätsmanagement von A - Z: Wichtige Begriffe des Qualitätsmanagements und ihre Bedeutung*. München: Carl Hanser Verlag.
- Kirkpatrick, D.L. & Kirkpatrick J.D. (2006). *Evaluating Training Programs*. San Francisco, CA: Berrett-Koehler Publishers.
- Klemm, K. & Zorn, D. (2018). *Lehrkräfte dringend gesucht. Bedarf und Angebot für die Primarstufe*. Gütersloh: Bertelsmann Stiftung.

- Klimmt, C., Maurer, M. & Baumann, E. (2014). *Prozessevaluation der Kampagnenfortsetzung 2011–2012 „Runter vom Gas!“*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen – Mensch und Sicherheit. Heft M246. Zugriffen am 15.11.2018. Verfügbar unter: https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/743/file/BASSt_M_246_barrierefreies_Internet_PDF.pdf.
- Klimmt, C., Maurer, M., Holte, H. & Baumann, E. (Hrsg.) (2015). *Verkehrssicherheitskommunikation. Beiträge der empirischen Forschung zur strategischen Unfallprävention*. Wiesbaden: Springer VS.
- Koschnik, W. J. (1993). *Standardwörterbuch für die Sozialwissenschaften*, Bd. 2. München.
- Köhler, M., Schlattmann, M., Bamberg, S., Kröling, S. & Gehlert, T. (2018). *Evaluation des Unfallpräventionsprogrammes P.A.R.T.Y.*. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Forschungsbericht Nr. 53. Zugriffen am 20.11.2018. Verfügbar unter: <https://udv.de/de/publikationen/forschungsberichte/evaluation-des-unfallpraeventionsprogrammes-party>.
- Kwigizile, V., Oh, J.-S., Van Houten, R., Prieto, D., Boateng, R., Rodriguez, L., Ceifetz, A., Yassin, J., Bagdade, J. & Andridge, P. (2015). *Evaluation of Michigan's Engineering Improvements for Older Drivers. Final Report*. Lansing: Michigan Department of Transportation Research Administration.
- Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (Hrsg.) (2018). *Handreichung für das übergreifende Thema MOBILITÄTSBILDUNG UND VERKEHRSERZIEHUNG*. Ludwigsfelde: Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg.
- Lehtonen, E., Airaksinen, J., Kanerva, K., Rissanen, A., Ränninranta, R. & Åberg, V. (2017). *Game-based situation awareness training for child and adult cyclists*. Royal Society Open Science, 4: 160823.
- Lewis, I.M. (2008). *Factors Influencing the Effectiveness of Advertising Countermeasures in Road Safety*. Brisbane: Queensland University of Technology.
- Lienert, G.A. & Raatz, U. (1998). *Testaufbau und Testanalyse*. Weinheim: Psychologie Verlags Union.
- Lord, D. & Washington, S. (Hrsg.) (2018). *Safe Mobility: Challenges, Methodology and Solutions*. Bingley: Emerald Publishing.
- Macnamara, B.N., Hambrick, D.Z., Oswald, F.L. (2014). *Deliberate Practice and Performance in Music, Games, Sports, Education, and Professions: A Meta-Analysis*. In: Psychological Science, Vol. 25, Nr. 8, S. 1608-1618.
- Macnamara, B.N., Moreau, D., Hambrick, D.Z. (2016). *The Relationship Between Deliberate Practice and Performance in Sports: A Meta-Analysis*. In: Perspectives on Psychological Science, Vol. 11, Nr. 3, S. 333-350.
- Martensen, H., Diependaele, K., Daniels, S., Van den Berghe, W., Papadimitriou, E., Yannis, G., Van Schagen, I., Weijermars, W., Wijnen, W., Filtness, A., Talbot, R., Thomas, P., Machata, K., Breuss, E.A., Kaiser, S., Hermitte, T., Thomson, R., Elvik, R. (2019). *The European road safety decision support system on risks and measures*. Accident Analysis & Prevention, Vol. 125, S. 344-351.
- Mayring, P. (2000). *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken* (7. Auflage, erste Auflage 1983) Weinheim: Deutscher Studien Verlag.
- McDonald, C.C., Goodwin, A.H., Pradhan, A.K., Romoser, M.R.E. & Williams, A.F. (2015). *A Review of Hazard Anticipation Training Programs for Young Drivers*. Journal of Adolescent Health Vol. 57, Nr. 1, Supplement, S. S15-S23.
- Meffert, M. & Bruhn, H. (2000). *Dienstleistungsmarketing*, 4. Auflage. Wiesbaden: Gabler.
- Menzel, M., Schulte, K., Bredow, B. & Voigt, J. (2017). *Sicher in meiner Region – Regio Protect UVT. Prävention von Verkehrsunfällen junger Beschäftigter auf den täglichen Arbeitswegen*. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Vol. 63, Nr. 5, S. 251-254.
- Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2018). *Das Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen 2020*. Düsseldorf: Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

- Musahl, H.-P. (1997). *Gefahrenkognition. Theoretische Annäherungen, empirische Befunde und Anwendungsbezüge zur subjektiven Gefahrenkenntnis*. Kröning und Heidelberg: Asanger Verlag.
- Persaud, B. (2018). *Before-After-Evaluations*. In: Lord, D. & Washington, S. (Hrsg.) (2018). *Safe Mobility: Challenges, Methodology and Solutions*. Bingley: Emerald Publishing, S. 409-424.
- Phillips, R.O., Ulleberg, P. & Vaa, T. (2011). *Meta-analysis of the effect of road safety campaigns on accidents*. *Accident Analysis & Prevention*, Vol. 43, Nr. 9, S. 1204-1218.
- Poschadel, S., Boenke, D., Blöbaum, A. & Rabczinski, S. (2012). *Ältere Autofahrer: Erhalt, Verbesserung und Verlängerung der Fahrkompetenz durch Training. Eine Evaluation im Realverkehr*. Köln: TÜV Media GmbH.
- PricewaterhouseCoopers GmbH (Hrsg.) (2017). *Fachkräftemangel im öffentlichen Dienst. Prognosen und Handlungsstrategien bis 2030*. Frankfurt am Main: PricewaterhouseCoopers GmbH.
- Raithel, J. & Widmer, A. (2012). *Deviantes Verkehrsverhalten. Grundlagen, Diagnostik und verkehrspsychologische Therapie*. Göttingen u.a.: Hogrefe Verlag.
- Röser, F., Hamburger, K. & Knauff, M. (2012). *Evaluation der Aktion BOB: Befragungen und statistische Analyse – Abschlussbericht 22. Juni 2012*. Justus-Liebig-Universität Gießen. Zugegriffen am 20.11.2018. Verfügbar unter: http://www.aktion-bob.de/pdf/evaluation-bob/2012_07_06_Abschlussbericht_Aktion-BOB_Uni-Giessen.pdf.
- Rößger, L., Schade, J., Schlag, B. & Gehlert, T. (2011). *Verkehrsregelakzeptanz und Enforcement*. In: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (Hrsg.). *Forschungsbericht VV 06*.
- Schleinitz, K., Berthold, J. & Rößger, L. (2018). *Ergebnisse einer Befragung zur Fahrkompetenz, individuellen Kompensationsstrategien, sowie der Akzeptanz von Fahrkompetenz-Rückmeldefahrten bei älteren Autofahrern*. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, Vol. 64, Nr. 3, S. 219-227.
- Schnieder, E. & Schnieder, L. (2013). *Verkehrssicherheit. Maße und Modelle, Methoden und Maßnahmen für den Straßen- und Schienenverkehr*. Berlin und Heidelberg: Springer Vieweg.
- Schrader, J. (2018). *Lehren und Lernen in der Erwachsenen- und Weiterbildung*. Bielefeld: Wbv-Media.
- Schumacher, L. & Remdich, S. (2012). *Wissenschaftliche Evaluation des Trainingsprogramms „PROFILER – Fahren wie die Profis“ – Abschlussbericht Januar 2012*. Zugegriffen am 20.11.2018. Verfügbar unter: http://www.junges-fahren.de/html/profiler/profiler_evaluationsbericht.pdf.
- Shinar, D. (2017). *Traffic Safety and Human Behavior*. Bingley: Emerald Publishing, Second Edition.
- SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH (2017). *Baumunfälle in Niedersachsen, Modellprojekt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Schlussbericht 20.11.2017*. Zugegriffen am 15.11.2018. Verfügbar unter: https://www.mw.niedersachsen.de/download/132395/Baumunfaelle_in_NI_Abschlussbericht.pdf.
- Statistisches Bundesamt. (2018). *Verkehrsunfälle 2017*. Fachserie 8, Reihe 7.
- Sturzbecher, D., Luniak, P. & Mörl, S. (2016). *Revision zur Praktischen Fahrerlaubnisprüfung*. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.). *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 268*. Bremen: Fachverlag NW.
- Sturzbecher, D., Mörl, S. & Kaltenbaek, J. (2014). *Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung*. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 243*. Bremen: Fachverlag NW.
- Sturzbecher, D., Schmidt, J. & Genschow, J. (2017). *Schulische Mobilitäts- und Verkehrserziehung in Deutschland – graue Theorie oder bunte Praxis? Ergebnisse einer Lehrplan- und Umsetzungsanalyse für die Sekundarstufe I*. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* Vol. 63, Nr. 3, S. 68-74.
- Sturzbecher, D., Teichert, C. & Bredow, B. (Hrsg., 2018). *Handanweisung für die Pädagogisch qualifizierte Fahrschulüberwachung*. 3., überarbeitete Auflage. Kremmen: IPV.
- Voigt, J. & Bredow, B. (2018). *Regio Protect - ein verkehrspädagogisches Bildungsangebot für Fahranfänger und ältere Fahrer*. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* Vol. 64, Nr. 5, S. 363-365.

- af Wåhlberg, A. (2009). *Driver Behaviour and Accident Research Methodology: Unresolved Problems*. Boca Raton: CRC Press.
- Wegman, F. (2000). *The enforcement chain: traffic law enforcement and road safety targets*. Leidschendam: SWOV Institute for Road Safety Research.
- Wegman, F. (2017). *The future of road safety: A worldwide perspective*. IATSS Research 40. S. 66-71.
- Wegman, F., Bergb, H.-Y., Cameronc, I., Thompsonc, C., Siegrist, S. & Weijermars, W. (2015). *Evidence-based and data-driven road safety management*. IATSS Research 39. S. 19-25.
- Weijermars, W., Bos, N., Schoeters, A., Meunier, J.-C., Nuyttens, N., Dupont, E., Machata, K., Bauer, R., Perez, K., Martin, J.-L., Johansson, H., Filtness, A., Brown, L. & Thomas, P. (2018). *Serious Road Traffic Injuries in Europe, Lessons from the EU Research Project SafetyCube*. Transportation Research Record, Vol. 2672, Nr. 32, S. 1-9.
- Weinert, F. E. (2001). *Vergleichende Leistungsmessung in Schulen – eine umstrittene Selbstverständlichkeit*. In: F. E. Weinert (Hrsg.), *Leistungsmessungen in Schulen* (S. 17-31). Weinheim und Basel: Beltz.
- Westermann, R. (2002). *Merkmale und Varianten von Evaluationen: Überblick und Klassifikation*. In: Zeitschrift für Psychologie, 210 (1), 4–26.
- Wottawa, H. & Thierau, H. (2003). *Lehrbuch Evaluation*. Bern: Hans Huber.
- Wundersitz, L.N., Hutchinson, T.P. & Woolley, J.E. (2010). *Best practice in road safety mass media campaigns: A literature review*. In: Centre for Automotive Safety Research (Hrsg.). CASR Report Series, Report No. 74.
- Zollondz, H. D. (2002). *Grundlagen Qualitätsmanagement. Einführung in Geschichte, Begriffe, Systeme und Konzepte*, 1. Auflage. München und Wien: Oldenbourg.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten in den Jahren 2009 – 2018 und erwartete Entwicklung zur Zielerreichung im Jahr 2024 ausgehend vom Jahr 2012	14
Abbildung 2:	Entwicklung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Schwerverletzten in den Jahren 2009 – 2018 und erwartete Entwicklung zur Zielerreichung im Jahr 2024 ausgehend vom Jahr 2012	16
Abbildung 3:	Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden durch nicht angepasste Geschwindigkeit in den Jahren 2010 – 2018 und erwartete Entwicklung zur Zielerreichung im Jahr 2024 ausgehend vom Jahr 2012	18
Abbildung 4:	Entwicklung der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden unter Alkoholeinfluss in den Jahren 2009 – 2018 und erwartete Entwicklung zur Zielerreichung im Jahr 2024 ausgehend vom Jahr 2012	19
Abbildung 5	Zuordnung* der Maßnahmen zu den Handlungsbereichen des Verkehrssicherheitsprogramms (Eigene Darstellung in Anlehnung an IGES Institut, 2017), * Mehrfachnennung pro Maßnahme möglich	23
Abbildung 6	Zuordnung* der Maßnahmen zu altersgruppenbezogenen Zielgruppen (Eigene Darstellung in Anlehnung an IGES Institut, 2017), * Mehrfachnennungen pro Maßnahme möglich	24

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Übersicht der positiven Entwicklungen im Unfallgeschehen im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018	9
Tabelle 2:	Übersicht der negativen Entwicklungen im Unfallgeschehen im Vergleich der Zeiträume 2009 – 2013 und 2014 – 2018	10
Tabelle 3:	Spektrum der Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Brandenburg im Hinblick auf die Maßnahmenart (Eigene Darstellung in Anlehnung an IGES Institut, 2017)	22
Tabelle 4:	Maßnahmenarten im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit	45

Abkürzungsverzeichnis

BAB	Bundesautobahn
Lkw	Lastkraftwagen
Mofa	Motorisiertes Fahrrad
Pkw	Personenkraftwagen
BAR	Landkreis Barnim
BRB	Kreisfreie Stadt Brandenburg an der Havel
CB	Kreisfreie Stadt Cottbus
EE	Landkreis Elbe-Elster
FF	Kreisfreie Stadt Frankfurt Oder
HVL	Landkreis Havelland
LDS	Landkreis Dahme-Spreewald
LOS	Landkreis Oder-Spree
MOL	Landkreis Märkisch-Oderland
OHV	Landkreis Oberhavel
OPR	Landkreis Ostprignitz-Ruppin
OSL	Landkreis Oberspreewald-Lausitz
P	Kreisfreie Stadt Potsdam
PM	Landkreis Potsdam-Mittelmark
PR	Landkreis Prignitz
SPN	Landkreis Spree-Neiße
TF	Landkreis Teltow-Fläming
UM	Landkreis Uckermark
BbgStrG	Brandenburgisches Straßengesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz

Glossar

Alleinunfälle

Alleinunfälle sind Unfälle, an denen nur ein Fahrzeug beteiligt ist. Bei einem solchen Unfall können dennoch mehrere Personen geschädigt werden, beispielsweise mehrere Insassen in einem Pkw (Statistisches Bundesamt, 2018).

Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen

Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen sind Personen, die als Fahrzeugführende oder zu Fuß Gehende selbst Schäden erlitten oder hervorgerufen haben. Verunglückte Mitfahrende werden nicht zu den Unfallbeteiligten gezählt (Statistisches Bundesamt, 2018).

Elektrozweiräder (Pedelecs, S-Pedelecs, E-Bikes)

Elektrozweiräder bezeichnen Zweiräder (z. B. Fahrräder oder Kleinkrafträder), die durch einen Elektroantrieb gekennzeichnet sind. Je nach baulicher Ausgestaltung (z. B. Nenndauerleistung des Elektroantriebs, alleiniges Fahren mit Elektroantrieb möglich oder Elektroantrieb dient nur zu Unterstützung des Antriebs mit Muskelkraft, Abschaltung des Elektroantriebs bei Erreichen einer bestimmten Fahrgeschwindigkeit) sind die Elektrozweiräder entweder als Kraftfahrzeuge oder als motorgetriebene Fahrzeuge eigener Art, auf die die Vorschriften über Fahrräder anzuwenden sind, einzustufen (Dauer, 2019). Von dieser Einstufung ist bspw. abhängig, ob zum Fahren eine Fahrerlaubnis oder eine Prüfbescheinigung zum Fahren von Mofas und zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen bis 25 Km/h erforderlich ist, ob Radwege benutzt werden dürfen, wie das Elektrozweirad technisch ausgestattet sein muss (z. B. ob Spiegel notwendig sind) oder ob eine Pflichtversicherung erforderlich ist. Als Pedelec (engl. für pedal electric cycle) werden Elektrozweiräder bezeichnet, bei denen der Elektromotor nur durch Treten aktiviert wird und somit ausschließlich der Tretunterstützung dient. Im Regelfall erfolgt diese Tretunterstützung bis zu einer Fahrgeschwindigkeit von 25 Km/h; auf sie sind die Vorschriften über Fahrräder anzuwenden. Allerdings existieren auch Elektrozweiräder, bei denen die Tretunterstützung bei Fahrgeschwindigkeiten von mehr als 25 Km/h aktiv ist und die somit rechtlich als Kraftfahrzeuge gelten – diese werden als S-Pedelecs bezeichnet. Die Bezeichnung E-Bike wird für Elektrozweiräder verwendet, die sich mit einer Geschwindigkeit von bis zu 25 Km/h auch rein elektrisch fahren lassen und als Kleinkrafträder behandelt werden.

Hauptverursachende

Hauptverursachende sind diejenigen Unfallbeteiligten, die nach polizeilicher Einschätzung die Hauptschuld am Unfall tragen. Beteiligte an Alleinunfällen sind daher immer Hauptverursachende (Statistisches Bundesamt, 2018).

Innerorts, Außerorts und Autobahnen

In den Tabellen werden zur Vereinfachung die Bezeichnungen „Innerorts“ für „Innerhalb geschlossener Ortschaften“ und „Außerorts“ für „Außerhalb geschlossener Ortschaften“ genutzt. Weiterhin werden „Bundesautobahnen“ (BAB) in den Abbildungen und Tabellen als „Autobahn“ bezeichnet.

Landstraße

Als Landstraßen werden alle Straßen bezeichnet, die außerhalb geschlossener Ortschaften verlaufen. Je nach Baulastträgerschaft handelt es sich dabei um Bundesstraßen, deren Bau und Unterhaltung in der Verantwortung des Bundes liegt (Deutscher Bundestag, 2018), oder um Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen (§ 3 Abs. 1 – 2 BbgStrG). In der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) der BASt (2017) sind vier neue Entwurfsklassen für Landstraßen (ELK) vorgesehen. Die Einteilung einer Straße erfolgt – abhängig von deren Verbindungsbedeutung im Netz – in die Klassen „Fernstraße“ (ELK I), „Überregionalstraße“ (ELK II), „Regionalstraße“ (ELK III) oder „Nahbereichsstraße“ (ELK IV). Für jede Entwurfsklasse gelten eigene Gestaltungsrichtlinien.

Bundesstraßen

Bundesstraßen gehören – ebenso wie die Bundesautobahnen – zu den Bundesfernstraßen und bilden ein zusammenhängendes Netz für den weiträumigen Verkehr. Die Baulast liegt – mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten in größeren Städten – bei der Bundesrepublik Deutschland (§§ 1 – 3 FStrG).

Landesstraßen

Landesstraßen bilden mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz, das vorwiegend für den durchgehenden Verkehr innerhalb des Landes vorgesehen ist (§ 3 Abs. 1 – 2 BbgStrG).

Kreisstraßen

Kreisstraßen verlaufen vorwiegend überörtlich zwischen benachbarten Kreisen oder innerhalb eines Kreises (§ 3 Abs. 1 – 2 BbgStrG).

Gemeindestraßen

Gemeindestraßen verlaufen vorwiegend innerhalb einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden (§ 3 Abs. 1 – 2 BbgStrG).

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden sind Unfälle, bei denen Personen im Straßenverkehr verletzt oder getötet wurden. Die Höhe des entstehenden Sachschadens spielt hierbei keine Rolle (Statistisches Bundesamt, 2018).

Unfallkategorien

Anhand der Unfallkategorien wird die Unfallschwere eines Straßenverkehrsunfalls mit Personenschaden angegeben. Die Einstufung erfolgt nach der schwersten Unfallfolge, unabhängig davon, wie viele Verkehrseteiligte bei dem Unfall verunglückten. Es wird zwischen „Unfall mit (maximal) Leichtverletzten“, „Unfall mit (maximal) Schwerverletzten“ und „Unfall mit (maximal) Todesfolge“ unterschieden.

Verunglückte

Verunglückte sind diejenigen Personen – inklusive der Mitfahrenden – die bei einem Unfall verletzt oder getötet wurden. Je nach Unfallfolge werden sie als „Leichtverletzte“, „Schwerverletzte“ oder „Getötete“ eingeordnet (Statistisches Bundesamt, 2018).

Leichtverletzte

Leichtverletzte sind diejenigen Personen, die bei einem Unfall verletzt wurden, jedoch keinen oder nur einen kurzen Krankenhausaufenthalt (von unter 24 Stunden) unmittelbar nach dem Unfall benötigt haben (Statistisches Bundesamt, 2018).

Schwerverletzte

Schwerverletzte sind diejenigen Personen, die unmittelbar nach dem Unfall für mindestens 24 Stunden zur stationären Behandlung in ein Krankenhaus aufgenommen wurden (Statistisches Bundesamt, 2018).

Getötete

Getötete sind diejenigen Personen, die unmittelbar nach dem Unfall (am Unfallort) oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen verstorben sind (Statistisches Bundesamt, 2018).

Anhang – Beispiele für evaluierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Fahrsicherheitsprojekt „Mission Zero“ (Görlitz, Deutschland)

Intervention		Evaluation	
Ziel	Inhalt	Methodik	Ergebnisse
<p>Ziele des Projekts:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reduzierung der Anzahl bzw. Schwere der Verkehrsunfälle der Maßnahmeteilnehmenden – Positive Auswirkung auf die Fahrweise der Teilnehmenden – Bewusstwerdung der Grenzen in Bezug auf die Beherrschung des Fahrzeugs durch die Teilnehmenden – Sichereres und risikobewussteres Verhalten im Straßenverkehr der Teilnehmenden – Vermittlung von Kenntnissen zum sicheren Verhalten im Straßenverkehr <p>Zielgruppe:</p> <p>Junge Fahrende (17 bis 27 Jahre) und Fahranfänger, die sich in der Probezeit befinden</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Mehrtägiges fahrdynamisches Training auf dem Platz des Fahrsicherheitszentrums „Car-Pro® Drom“ in Görlitz – Umfasst sowohl Theorieeinheiten als auch fahrpraktische Übungen in einem Trainingsfahrzeug, das mit dem „Car-Pro-Tector®“ ausgerüstet ist – Eingesetzt werden nach den Richtlinien des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) ausgebildete Fahrsicherheitstrainer 	<p>Summative Evaluation</p> <p>Methodenmix:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Quantitative Befragungen (quasiexperimentelles Kontrollgruppendesign mit Messwiederholung, Längsschnittdesign mit Auswertungsmöglichkeiten im Querschnitt und als Panel) 2. Teilnehmende Beobachtung 3. Experteninterviews und informelle Gespräche mit Teilnehmenden 4. SWOT-Analyse der Umsetzungsorganisation 	<ul style="list-style-type: none"> – „Mission Zero“ wird von den eingesetzten Trainern teilnehmerorientiert und professionell umgesetzt. – Das Fahrsicherheitsprojekt „Mission Zero“ vermittelt den Teilnehmenden Kenntnisse zum sicheren Verhalten im Straßenverkehr. – Inwieweit sich der „Mission Zero“-Besuch auf die Unfallhäufigkeit und Unfallschwere der teilnehmenden jungen Fahrenden auswirkt, lässt sich durch eine Evaluation mittels Teilnehmerbefragung nicht feststellen. Einflüsse der „Mission Zero“-Teilnahme auf die Verkehrsbewährung der Teilnehmenden (Verwarnungen, Bußgelder) lassen sich anhand der Befragungsdaten nicht belegen. – Der Kursbesuch wirkt sich kurzfristig positiv auf die Fahrweise der Teilnehmenden aus. Ein langfristiger kausaler Wirksamkeitsnachweis kann wegen des Fehlens einer Kontrollgruppe nicht geführt werden. – Die „Mission Zero“-Teilnehmenden werden sich ihrer Grenzen in Bezug auf die Beherrschung ihres Fahrzeugs bewusst. Damit verbunden sind jedoch Äußerungen, die auf eine Erhöhung der subjektiven Sicherheit und das Aufkommen einer Kontrollillusion hindeuten.

Quelle: Funk, W., Roßnagel, T. & Schrauth, B. (2016): Evaluation Fahrsicherheitsprojekt „Mission Zero“. Schlussbericht zum 30. September 2016. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander Universität Erlangen-Nürnberg. Zugriffen am 15.11.2018. Verfügbar unter: http://www.lpr.sachsen.de/download/landespraeventionsrat/20170420_Mission-Zero_Evaluation.pdf.

Bildungsmaßnahme „Regionalisierte protektive Fahranfängervorbereitung im 21. Jahrhundert“ („Regio-Protect 21“) (Land Brandenburg, Deutschland)

Intervention		Evaluation	
Ziel	Inhalt	Methodik	Ergebnisse (Auswahl)
<p>Reduzierung der Fahranfängerunfälle durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Förderung der Fähigkeiten zur Gefahrenerkennung und der Gefahrenvermeidung – Sensibilisierung für fahranfänger- und jugendspezifische Kompetenzdefizite <p>Zielgruppe: Junge Fahrende, die gerade den Führerschein erwerben</p>	<p>Bildungsmaßnahme im Rahmen der obligatorischen Fahrausbildung in der Fahrschule</p> <ul style="list-style-type: none"> – Während des Theorieunterrichts werden Inhalte zu fahranfänger- und jugendtypischen Kompetenzdefiziten vermittelt sowie die Fähigkeit zur Gefahrenerkennung und Gefahrenvermeidung geschult – Gefahrenstrecken werden virtuell „befahren“ und hinsichtlich möglicher Gefahren und potentieller Unfallursachen analysiert – Die dadurch erworbenen Kenntnisse werden im Realverkehr angewendet und vertieft 	<p>Summative Evaluation</p> <ul style="list-style-type: none"> – Standardisierte Befragung der Fahrschulinhaber und Fahrerlaubnisprüfenden zum Nutzungsverhalten und zur Praktikabilität der Projektmaterialien (Vollerhebung; Rücklaufquote Fahrschulen: 44,0 %; Rücklaufquote Fahrerlaubnisprüfung: 100,0 %) – Überprüfung der Akzeptanz und Lernwirksamkeit des Lernangebots durch quasiexperimentelles Design: Vergleich der Fahrschüler der Experimentalgruppe (n = 20), welche die Materialien in der Fahrschulausbildung nutzen mit Fahrschülern der Kontrollgruppe (n = 22) hinsichtlich ihres Wissenstands und ihrer Fähigkeit zur Gefahrenerkennung zu drei Messzeitpunkten (Pre-Test, Post-Test und Follow-Up-Test nach 2 bis 3 Wochen) – Einschätzung der Sicherheitswirksamkeit des Projekts durch retrospektive Unfallanalyse: Vergleich der Landkreise, in denen „Regio-Protect 21“ überdurchschnittlich häufig eingesetzt wurde, mit Landkreisen, in denen „Regio-Protect 21“ nicht genutzt wurde 	<p>Akzeptanz des Projekts:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 38,0 % der Fahrschulinhaber ist das Projekt bekannt, 13,0 % Nutzen die Materialien. – 52,0 % der Fahrerlaubnisprüfenden nutzen die Projektmaterialien zur Planung ihrer Prüfungsstrecken. <p>Lernwirksamkeit des Angebots:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Mit dem Projekt ausgebildete Fahrschüler/Fahrschülerinnen erzielen bessere Ergebnisse im Wissenstest und im Gefahrenerkennungstest als Fahrschüler/Fahrschülerinnen der Kontrollgruppe. – Dieser Effekt ist zum Follow-Up-Messzeitpunkt stabil. <p>Unfallgeschehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – In Landkreisen, in denen „Regio-Protect 21“ genutzt wurde, zeigt sich eine stetige und leicht progressive Abnahme der Unfälle von Fahranfängern/Fahranfängerinnen. – Auch in Landkreisen, in denen „Regio-Protect 21“ seltener genutzt wurde, gab es eine Abnahme der Unfälle, allerdings in geringerem Ausmaß. – Abnahme der fahranfängerspezifischen Gefahrenstrecken um etwa 42 Prozent nach Einführung des Projekts, Abnahme ist deutlicher in Landkreisen mit häufiger Nutzung von „Regio-Protect 21“

Quelle: Bredow, B. (2014). Die Zukunft der Gefahrenlehre in der Fahrschulausbildung – Evaluation des pädagogisch-psychologischen Verkehrssicherheitsprojekts „Regio-Protect 21“. Hannover: Degener..

Modellprojekt „Baumunfälle in Niedersachsen“ – (Land Niedersachsen, Deutschland)

Intervention		Evaluation	
Ziel	Inhalt	Methodik	Ergebnisse
<p>„Ziel ist es, Baumunfälle mit Schwerverletzten und/oder Getöteten zu verringern. Das Hauptaugenmerk des Modellprojekts liegt auf der Erprobung von Maßnahmen zur Senkung der Geschwindigkeiten. Die Maßnahmen haben appellierenden und normativen Charakter. Durch die erhofften Geschwindigkeitsreduzierungen sollen im besten Fall die Baumunfälle verhindert, zumindest aber die schweren Folgen gemindert werden. Betrachtet werden die von der GDV als besonders gefährlich eingestuft schmalen Landstraßen.“</p> <p>Zielgruppe: Kraftfahrzeugführende, altersunspezifisch</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Insgesamt wurden 325 Untersuchungsstrecken (Landes- und Kreisstraßen, außerorts) mit einer Gesamtlänge von 812 km in sechs niedersächsischen Modelllandkreisen ausgewählt. – In Abhängigkeit von der Fahrbahnbreite wurde auf allen entsprechenden Strecken die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h bzw. 80 km/h beschränkt. – Ein Piktogramm als Zusatzschild „Baumunfall“ wurde zur Verdeutlichung des Beschränkungsgrundes installiert. – Auf einem Teil der Strecken wurden Dialogdisplays und Plakate eingesetzt, die über ein lachendes oder trauriges Gesicht anzeigen, ob die Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird. – Begleitet wurde der Modellversuch von einer umfangreichen Öffentlichkeitsarbeit. – Eine Plakat-Aktion zielte auf die Bewusstmachung des Risikos von Baumunfällen ab. 	<p>Summative Evaluation</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wirksamkeitsüberprüfung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfolgte über Geschwindigkeitsmessungen mit Leitpostenzählgeräten (Seitenradar) – Zur Bewertung der Maßnahmen wurden Vergleichsdaten aus Messungen der real gefahrenen Geschwindigkeiten mittels Leitpostenzählgeräten (Seitenradar), Geschwindigkeitsüberwachungen durch Polizei und Kreise sowie Unfallauswertungen herangezogen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Dialogdisplays wirken vor allem bei Fahrzeugen mit zu hohen Geschwindigkeiten geschwindigkeitsdämpfend. – Die Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 70 km/h bzw. 80 km/h führt im Vergleich zur zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h zu einer Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus. – Die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h bzw. 80 km/h führt nicht zwangsläufig zu einer Geschwindigkeitsreduzierung, welche die Unfallschwere deutlich verringert. Auf 14 Messstellen verbessert sich die Unfallsituation, auf 8 Messstellen bleibt sie unverändert und auf 9 Messstellen fällt die Unfallsituation trotz Geschwindigkeitsreduktion ungünstiger aus (kein einheitlicher Trend). – Generell bewirkt das durch die Maßnahmen bedingte niedrigere Geschwindigkeitsniveau eine Reduzierung der Unfallschwere. Allerdings ließ sich kein direkter Zusammenhang zwischen dem stärkeren Unfallrückgang auf den Untersuchungsstrecken und den dort angeordneten Maßnahmen nachweisen. Da auf einigen Untersuchungsstrecken trotz Geschwindigkeitsbeschränkung die Anzahl der Unfallbeteiligten gestiegen ist.

Quelle: SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH (2017). Baumunfälle in Niedersachsen, Modellprojekt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Schlussbericht 20.11.2017. Zugriffen am 15.11.2018. Verfügbar unter: https://www.mw.niedersachsen.de/download/132395/Baumunfaelle_in_NI_Abschlussbericht.pdf.

Kampagne „Runter vom Gas!“ (2011/2012) sowie der Folgekampagne (2013/2014) (Deutschland)

Intervention		Evaluation	
Ziel	Inhalt	Methodik	Ergebnisse (Auswahl)
<p>Senkung der Unfallzahlen auf deutschen Straßen sowie der Anzahl von Personen, die durch Verkehrsunfälle Verletzungen erleiden oder ums Leben kommen</p> <p>Der Grundgedanke: Mit einer emotionalen und positiven Ansprache soll „Runter vom Gas!“ alle Verkehrsteilnehmenden für die Gefahren im Straßenverkehr sensibilisieren. „Runter vom Gas!“ soll dazu beitragen, das im nationalen Verkehrssicherheitsprogramm 2011 festgelegte Ziel von 40 Prozent weniger Todesopfern bis 2020 zu erreichen.</p> <p>Zielgruppe: Kraftfahrzeugführende, altersunspezifisch</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Plakatmotive an Autobahnen (bundesweit) <p>2011/2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Alltagssettings, die als geschriebene Botschaft von „relevant others“ (Partner/in, Kind, Freund/in) auf Klebezetteln dargestellt wurden – Explizite, Unfallrisiken senkende Verhaltensweisen verknüpft mit dem impliziten Hinweis von Personen im eigenen Umfeld (z. B. „Fahr nicht so schnell“) <p>2013/2014:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Motivserie „Lebensretter“: ermahnender Charakter; implizit werden die negativen Folgen des riskanten Fahrverhaltens aufgezeigt (z. B. Ärztin und Spruch „Lass die Finger vom Handy“) – Motivserie „Scheinbar schöne Welt“: sprachlich deutlich expliziter werden die negativen Konsequenzen eines riskanten Fahrstils dargestellt und auf die soziale Verantwortung des Fahrenden verwiesen (z. B. „Einer rast – vier sterben“) – Kommunikationsinhalte und Strategie wurden gegenüber der vergangenen Kampagnenwelle in Richtung Rückorientierung zur Strategie des Furchtappells angepasst (persuasionsstrategische Ausrichtung der Kampagne) 	<p>Prozessevaluation (über 13 Monate)</p> <p>Durchführung einer Medienresonanzanalyse der Kampagnenfortsetzung (systematische quantitative Inhaltsanalyse des Mediensamples) sowie einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage zur Bekanntheit der Kampagne und zum Problembewusstsein der Bevölkerung.</p> <p>Über die Bevölkerungsumfrage sollte die Resonanz (Bekanntheit und Bewertung des Kampagnenguts) in der Gesamtbevölkerung sowie bei jungen Fahrenden als herausgehobener Risikogruppe, als zentrale Gradmesser für das Erreichen der strategischen Ziele der Kampagne, ermittelt werden (Problembewusstsein, Wissen und Einstellungen der Verkehrsteilnehmenden und ihres sozialen Umfelds in Bezug auf die Sicherheitsthematik).</p>	<p>2011/2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zufriedenstellender Erfolg hinsichtlich der zentralen Kommunikationsziele „Reichweite“ und „Akzeptanz“ – Gute Medienresonanz, aber (im Vergleich zu früheren Kampagnen) deutlich geringere Medienaufmerksamkeit – Bekanntheit von Slogan und Kampagnenmotiven entwickeln sich vergleichbar mit früheren Wellen – Die neue Argumentationsstrategie scheint schwieriger verständlich <p>2013/2014:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Explizite Botschaften erreichen höhere Aufmerksamkeit und Erinnerung – Programm wird von der Zielgruppe „Jugendliche im Alter von 15 bis 18 Jahren“ sehr gut angenommen. – Risikogruppe der jungen Fahrenden bewertet die Motivserie „Lebensretter“ deutlich ungünstiger. Der mahnende und autonomie-einschränkende Charakter spricht insbesondere junge männliche Fahrer weder emotional noch rational an und zieht eine ungünstige Voraussetzung für eine persuasive Wirkung nach sich. – Mit hoher Wahrscheinlichkeit wird das Ziel, die unerwünschten Verhaltensweisen Jugendlicher zu reduzieren, nicht erreicht.

Quelle: Klimmt, C., Maurer, M. & Baumann, E. (2014). Prozessevaluation der Kampagnenfortsetzung 2011–2012 „Runter vom Gas!“. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen – Mensch und Sicherheit. Heft M246*. Zugegriffen am 15.11.2018. Verfügbar unter: https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/743/file/BAST_M_246_barrierefreies_Internet_PDF.pdf.

Präventionsprogramm „P.A.R.T.Y.“ (100 Standorte in 5 Ländern, u. a. Deutschland; ursprünglich: Kanada)

Intervention		Evaluation	
Ziel	Inhalt	Methodik	Ergebnisse
<p>Zielgruppe soll für die Folgen von Risikoverhaltensweisen im Straßenverkehr sensibilisiert werden. Unfallbedingte Verletzungen und Todesfälle bei Jugendlichen sollen reduziert werden.</p> <p>Zielgruppe: Jugendliche im Alter zwischen 15 und 18 Jahren</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Einen P.A.R.T.Y. (Prevent Alcohol and Risk-Related Trauma in Youth)-Tag verbringen Schulklassen in einer Unfallklinik und erleben die Stationen (Rettungswagen, Notfallambulanz/Schockraum, Intensivstation, Normalstation, Physiotherapie), die ein Schwerverletzter in der Klinik durchläuft. – Begleitet werden sie von einem Krankenhausmitarbeitenden aus dem medizinischen oder pflegerischen Dienst. – Dazu hören die Teilnehmenden jeweils zwei 30-minütige Vorträge eines/-r Traumachirurgen/Traumachirurgin und eines/-r Polizisten/Polizistin (Prävention) und führen ein 20-minütiges Gespräch mit einem/-r ehemaligen Traumapatienten/-patientin. Zudem findet eine Abschlussreflexion statt. – Durchgeführt wird das Programm an der Akademie der Unfallchirurgie GmbH (seit 2012) in Kooperation mit 38 weiteren Unfallkliniken. 	<p>Quasiexperimentelle Längsschnittstudie mit drei Befragungszeitpunkten</p> <ul style="list-style-type: none"> – 19 P.A.R.T.Y.-Tage in sieben Unfallkliniken – Versuchsgruppe: 19 Schulklassen, Kontrollgruppe: 11 Parallelgruppen – 908 Schüler (davon 574 zu allen drei Messzeitpunkten) – Durchschnittsalter 16 Jahre (50 % Mädchen / 50 % Jungen) <p>Im Rahmen der Auswertung wurden die Effekte der einzelnen Veranstaltungstage auf die Einstellung und das selbstberichtete Verhalten der Jugendlichen berechnet und anschließend mittels Metaanalyse zu mittleren Effektstärken verrechnet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Das Programm wird von der Zielgruppe sehr gut angenommen. – Es zeigen sich kurzfristige statistisch signifikante Effekte (in geringem Maße). Vier bis fünf Monate nach Programmteilnahme sind weder statistisch signifikante Effekte auf selbstberichtetes verkehrsbezogenes Verhalten noch auf psychosoziale Faktoren (z. B. Selbstwirksamkeit) zu verzeichnen. – Mit hoher Wahrscheinlichkeit wird das Ziel, die unerwünschten Verhaltensweisen Jugendlicher im Verkehr zu reduzieren, nicht erreicht. Als Grund werden dem Programm zugrundeliegende Annahmen zur Wirkungsweise (Furchtappell) vermutet. Für langfristige Verhaltensänderungen in Richtung weniger riskanten Verhaltens bedarf es einer kognitiven Verarbeitung, insbesondere der Übertragung in umsetzbare Handlungsalternativen. – Die Evaluation des selbstberichteten verkehrsbezogenen Verhaltens lässt nur bedingt Rückschlüsse auf tatsächliche Verhaltensänderungen zu.

Quelle: Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Unfallforschung der Versicherer (2018). Evaluation des Unfallpräventionsprogrammes P.A.R.T.Y. Unfallforschung kompakt, Nr. 83. Zugriffen am 20.11.2018. Verfügbar unter: <https://udv.de/download/file/fid/10947>.

Köhler, M., Schlattmann, M., Bamberg, S., Kröling, S. & Gehlert, T. (2018). Evaluation des Unfallpräventionsprogrammes P.A.R.T.Y. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Forschungsbericht Nr. 53. Zugriffen am 20.11.2018. Verfügbar unter: <https://udv.de/de/publikationen/forschungsberichte/evaluation-des-unfallpraeventionsprogrammes-party>.

Trainingsprogramm „PROFILER – Fahren wie die Profis“ (Deutschland)

Intervention		Evaluation	
Ziel	Inhalt	Methodik	Ergebnisse
<ul style="list-style-type: none"> – Reflexion der eigenen risikoförderlichen und auch -reduzierenden Einstellungen und Verhaltensweisen – Förderung der Regulierung von Emotionen (z. B. Aggressionsminderung) – Stärkung der Empathiefähigkeit (differenzierte Wahrnehmung und Interpretation des Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer) – Training sozialer Kompetenzen – Frühzeitiges Erkennen von riskanten Verkehrssituationen – Coaching zielt insgesamt auf eine Veränderung risikoträchtiger Einstellungen und Verhaltensweisen bei jungen Pkw-Fahrenden ab <p>Zielgruppe: Junge Fahrende (ohne Altersangabe)</p>	<p>Dreistufiges Coachingprogramm, bestehend aus Profiler-Diagnose, Gruppencoaching und Feedbackfahrt</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diagnosefragebogen (basiert auf dem Diagnoseverfahren DNLA „The Discovery of Natural Latent Abilities“) ausgefüllt und auf Basis der Ergebnisse einem Risikotyp zugeordnet 2. Gruppencoaching 3. Nach der zweiten Coachingsitzung unternehmen die Teilnehmenden eine einstündige Feedbackfahrt, nach der sie eine differenzierte Rückmeldung zum Fahrverhalten und Hinweise zu möglichen Risiken und alternativen Fahrweisen erhalten. <ul style="list-style-type: none"> – Programm wird seit 2008 in Kooperation mit dem Bildungszentrum energie GmbH (bze) in Halle durchgeführt und ist fester Bestandteil des Ausbildungskonzepts (Auszubildende des gewerblich-technischen und kaufmännischen Bereichs). 	<p>Summative Evaluation:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Pre-Test-Post-Test-Kontrollgruppendesign – Kontrollgruppe: Auszubildende einer Berufsschule in der Stadt Halle, die der Experimentalgruppe ähneln hinsichtlich: Bildungshintergrund, Alter und Geschlecht <p>Prozessevaluation:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Multimethodales Vorgehen – Datenerfassungen zu mehreren Zeitpunkten über Fragebögen, leitfadengestützte Interviews, Gruppendiskussion, teilnehmende Beobachtung – Inhaltsanalytische Auswertung von Arbeitsergebnissen der Coachingsitzungen 	<p>Summative Evaluation:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Für wenige der Dimensionen des DNLA lässt sich eine Wirkung des Coachingprogramms nachweisen. – Durch das Programm können fahrverhaltensrelevante Einstellungen und soziale Kompetenzen verbessert werden, wobei vor allem Risikofahrer davon profitieren. Personen ohne Risiko blieben stabil. – Wirkungen im Hinblick auf das Kriterium „Fahrverhalten“ lassen sich nur für wenige Parameter feststellen und die Effekte sind nur in wenigen Fällen signifikant. <p>Formative Evaluation:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die meisten Teilnehmenden werden zu einer Reflexion (Einstellungen, soziale Kompetenzen, Fahrverhalten) angeregt. – Bei einem großen Anteil erzeugt das Programm die Motivation, das eigene Fahrverhalten zu verändern (teilweise: ca. drei Viertel der Teilnehmenden, in stärkerem Ausmaß: 40,0 Prozent der Teilnehmenden). – Als besonders wirksam in Bezug auf die Selbstreflexion und Motivation zur Verhaltensänderung erwies sich die Feedbackfahrt. – Hinweise auf einen Einfluss des Alters auf die Wirksamkeit des Programms (stärkere Reflexions- und Motivationswirkung bei jüngeren Teilnehmenden als bei älteren)

Quelle: Schumacher, L. & Remdisch, S. (2012). *Wissenschaftliche Evaluation des Trainingsprogramms „PROFILER – Fahren wie die Profis“ – Abschlussbericht Januar 2012*. Zugriffen am 20.11.2018. Verfügbar unter: http://www.junges-fahren.de/html/profiler/profiler_evaluationsbericht.pdf.

Aktion „BOB“ (Mittelhessen, Deutschland; ursprünglich: Belgien)

Intervention		Evaluation	
Ziel	Inhalt	Methodik	Ergebnisse
<ul style="list-style-type: none"> – Reduzierung schwerer Verkehrsunfälle (Unfälle mit Personenschaden); insbesondere unter dem Einfluss von Alkohol <p>Zielgruppe: Junge Fahrende bis zu einem Alter von 25 Jahren</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Aktion gegen Alkohol im Straßenverkehr (stammt ursprünglich aus Belgien, wo sie seit 1995 existiert und sehr erfolgreich läuft) – BOB ist der Name derjenigen Person einer Gruppe, die nach Absprache keinen Alkohol trinkt und sich und ihre Mitfahrenden sicher nach Hause bringt. – BOB dokumentiert diese Verantwortungsübernahme nach außen, indem er/sie sich mit einem gelben BOB-Schlüsselanhänger zu erkennen gibt. – In teilnehmenden Gaststätten, Kneipen und Diskotheken erhält BOB dafür ein alkoholfreies Getränk gratis. 	<p>Summative Evaluation</p> <ul style="list-style-type: none"> – Analyse der Unfallzahlen der Jahre 2006 bis 2011 (Entwicklung im zeitlichen Verlauf, Vergleich von Landkreisen in Mittelhessen mit und ohne Aktion) – Befragungen zum Stand und den Perspektiven der Aktion (n = 2131) – Kurzevaluation der Programmhauptseite 	<p>Unfallzahlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reduzierung der Unfälle unter Alkoholeinfluss in den Regionen, in denen BOB-Aktion durchgeführt wird, nicht aber in Regionen, in denen BOB-Aktion nicht durchgeführt wird <p>Befragung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Aktion BOB ist gut bekannt (Gießen: 62,0 % der Befragten; 18 – 24 Jährige mit Führerschein und Pkw: 70,0 %; Studierende: 53,0 % → Nachholbedarf) und verbreitet und trägt damit möglicherweise zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Mittelhessen bei. – Bewertung der Aktion von der aktuellen und zukünftigen Zielgruppe fällt positiv aus. Gute Bewertungen kommen vor allem aus der Altersgruppe der 14- bis 17-Jährigen. <p>Homepagenutzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wird hauptsächlich von anderen Interessierten besucht, die nicht der Zielgruppe angehören

Quelle: Röser, F., Hamburger, K. & Knauff, M. (2012). Evaluation der Aktion BOB: Befragungen und statistische Analyse – Abschlussbericht 22. Juni 2012. Justus-Liebig-Universität Gießen. Zugegriffen am 20.11.2018. Verfügbar unter: http://www.aktion-bob.de/pdf/evaluation-bob/2012_07_06_Abschlussbericht_Aktion-BOB_Uni-Giessen.pdf.

Kampagne „Slow down – take it easy“ (Schweiz)

Intervention		Evaluation	
Ziel	Inhalt	Methodik	Ergebnisse
<ul style="list-style-type: none"> – Sensibilisierung der Zielgruppe für eine angepasste Geschwindigkeit <p>Die inhaltlichen Vorgaben des FVS für die Kampagne umfassten drei Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> A) Die Bedeutung von „angepasster Geschwindigkeit“ sind bekannt, B) die Auswirkungen von nicht angepasster Geschwindigkeit (höhere Geschwindigkeit führt zu schlimmeren Unfallfolgen) sind bekannt, und C) die persönlichen Sicherheitsvorkehrungen (Reduzierung des Unfallrisikos durch Reduzierung der Geschwindigkeit) sind bekannt. <p>Zielgruppe: Junge Fahrende zwischen 18 und 30 Jahren sowie Motorradfahrende</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Engel Franky Slow Down motiviert junge Pkw- und Motorradfahrende aller Altersgruppen, die Geschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen sowie den eigenen Fähigkeiten anzupassen. – Der Engel und seine Band „Da Sign & The Opposite“ halten mit ihrem „Slow down“-Song Pkw- und Motorradfahrende dazu an, einen Gang runter zu schalten. Komponiert wurde der Song vom Hitproduzenten Roman Camenzind. TV-Spots und Plakate werden ergänzt durch eine gezielte Online-Strategie. – Verfolgt wird ein positiver emotionaler Zugang zum Thema: Es etwas langsamer anzugehen, macht Spaß und ist cool. 	<p>Summative Evaluation</p> <p>Telefon- und Online-Umfrage zu mehreren Zeitpunkten</p> <ul style="list-style-type: none"> – Durchführung einer repräsentativen Telefonumfrage vor Kampagnenstart (Herbst 2009) in allen drei Sprachregionen der Schweiz (T1, ca. 1.000 Personen) – Durchführung einer Online-Befragung von etwa 2.000 Personen aus der Kernzielgruppe in allen drei Sprachregionen der Schweiz – Weitere repräsentative Telefonbefragungen nach der zweiten sowie nach den weiteren Wellen (2010, 2011 und 2012; T2, T3, T4, T5 und T6) – Wiederholung der Online-Befragung nach der dritten, fünften und siebten Kampagnenwelle im Herbst/Winter 2010, 2011 und 2012 (O2, O3 und O4) 	<ul style="list-style-type: none"> – Der Zusammenhang zwischen „angepasster Geschwindigkeit“ und Verkehrssicherheit wird klar erkannt bzw. war den Befragten bereits vor der Kampagne bewusst. Der Spielraum für eine mögliche Kampagnenwirkung war dementsprechend gering. – Durch die Abfrage (telefonisch und online) konnte für die Kampagne im Winter 2011 die höchste Reichweite von 83 % bei der Gesamtbevölkerung festgestellt werden.

Quelle: Friemel, T. & Bonfadelli, H. (2013). *Evaluation der Geschwindigkeitskampagne – Schlussbericht der Kampagnen-Evaluation 2009-2013*. Universität Zürich. Zugegriffen am 03.12.2018. Verfügbar unter: https://www.fvs.ch/fileadmin/webmaster/publikationen/forschungsberichte/Schlussbericht__Geschwindigkeitskampagne__2009-2012.pdf.

Programm „CarFit program“ (USA)

Intervention		Evaluation	
Ziel	Inhalt	Methodik	Ergebnisse
<p>Erhöhung des Komforts, der Sicherheit und der Passung im Fahrzeug älterer Menschen, da diese aufgrund ihrer Gebrechlichkeit bei Unfällen häufiger getötet werden bzw. schwere Verletzungen davontragen.</p> <p>Zielgruppe: Ältere Erwachsene (ohne Altersangabe)</p>	<p>CarFit ist ein kostenfreies Verkehrssicherheitsprogramm, das älteren Erwachsenen die Möglichkeit bietet, zu überprüfen, ob ihre Fahrzeuge richtig auf sie eingestellt sind. In einer Unterweisung erhalten ältere Fahrende Empfehlungen zu Einstellungen in ihrem Fahrzeug (z. B. Spiegel-, Lenkradeinstellung), die den Komfort, die Sicherheit und die Passung erhöhen.</p> <p>Das Programm bietet zudem Informationen und Materialien zu gemeinschaftsspezifischen Ressourcen, die die Fahrersicherheit erhöhen und/oder ihre Mobilität in der Gemeinschaft begünstigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Befragung zufällig ausgewählter Personen, die in Altersgemeinschaft leben (n = 727) zur Fahrtätigkeit. – Quasiexperiment mit Vergleichsgruppe: zufällige Zuordnung der Zielpersonen (n = 195) in Teilnehmende an CarFit-Intervention (n = 83, Ø Alter = 78,1 Jahre) oder in Vergleichsgruppe (n = 112, Ø Alter = 79,6 Jahre) – Post-Test 6 Monate nach CarFit-Training der Teilnehmenden zur Fahrtüchtigkeit und CarFit-Empfehlungen 	<ul style="list-style-type: none"> – Ablehnende Fahrer waren im Durchschnitt älter und beteiligten sich an weniger Fahraktivitäten. Die CarFit-Beteiligung war moderat (71,0 %). – Insgesamt 86,0 % der Teilnehmenden erhielten Empfehlungen. Diesen folgten 60,0 % auch noch sechs Monate nach der Programtteilnahme. – Die CarFit-Gruppe (67,6 %) und die Vergleichsgruppe (59,3 %) berichteten im Rahmen der Baseline-Messung von mindestens einer Kontrollmaßnahme. Sechs Monate später war keine signifikante Veränderung im Fahrverhalten nachweisbar. – Einige der CarFit-Fahrenden wurden offensichtlich für fahrbedingte Risikofaktoren sensibilisiert. CarFit sollte noch stärker auf die Einhaltung von Empfehlungen abzielen.

Quelle: Gaines, J.M., Burke, K. L. Marx, K. A., Wagner, M. & Parrish J. M. (2011). Enhancing older driver safety: A driving survey and evaluation of the CarFit program. *Journal of Safety Research*, 42(5), 351-358. Zugriffen am 04.12.2018. Verfügbar unter: <https://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0022437511000909>.

Evaluationsstudie „Trainierbarkeit der Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer im Realverkehr“ (Dortmund, Deutschland)

Intervention		Evaluation	
Ziel	Inhalt	Methodik	Ergebnisse
<p>Ziele des Projekts:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trainieren älterer Fahrer anhand schwieriger Fahraufgaben im Realverkehr - Nachhaltige Verbesserung der Fahrkompetenz - Erhalt der Mobilität der Fahrer <p>Zielgruppe: Ältere Fahrer (+70 Jahre)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 46 ältere Fahrer (Trainingsgruppe): erhielten Feedback im Rahmen von 4 Testfahrten und zusätzlich 15-stündiges Fahrtraining auf Referenzstrecken mit bestimmten Fahraufgaben (Feedback + Training) - 46 ältere Fahrer (Nur-Feedbackgruppe bzw. Kontrollgruppe): erhielten Feedback im Rahmen von 4 Testfahrten - 28 Fahrer mittleren Alters (Referenzgruppe): einmalige Fahrt zur Ermittlung der Baseline der Fahrkompetenz 	<p>Summative Evaluation</p> <ul style="list-style-type: none"> 5. Vorher-Nachher-Vergleich / Kontrollgruppenvergleich 6. Standardisiertes Beurteilungsverfahren (Trip-Protokoll „Tetstride for investigating Practical fitness to drive“) 	<ul style="list-style-type: none"> - Nachhaltige Verbesserung der Fahrkompetenz der Trainingsgruppe (auch nach 12 Monaten noch stabil) - Trainingsgruppe erreichte das Leistungsniveau der Referenzgruppe der Fahrer mittleren Alters - Schwächere Fahrer profitierten vom Fahrtraining am stärksten - Ein einfaches Feedback erhöhte ebenfalls deutlich und zeitlich stabil die Fahrkompetenz (Nur-Feedbackgruppe); schwächere Fahrer erreichten jedoch nicht das Niveau der Referenzgruppe

Quelle: Poschadel, S., Boenke, D., Blöbaum, A. & Rabczinski, S. (2012). *Ältere Autofahrer: Erhalt, Verbesserung und Verlängerung der Fahrkompetenz durch Training. Eine Evaluation im Realverkehr.* Köln: TÜV Media GmbH.

