

# Sicher unterwegs in Brandenburg

Integriertes Verkehrssicherheits-  
programm für das Land Brandenburg  
Fortschreibung mit dem  
Zielhorizont 2034



## **Impressum**

### **Herausgeber**

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung  
des Landes Brandenburg (MIL)  
Referat Presse, Öffentlichkeitsarbeit  
Henning-von-Tresckow-Straße 2-8, 14467 Potsdam  
[www.mil.brandenburg.de](http://www.mil.brandenburg.de)

### **Fachliche Betreuung**

MIL, Referat 41 – Straßenverkehr

### **Bearbeitung**

PTV Transport Consult GmbH

### **Gestaltung**

Agentur Medienlabor

### **Stand**

Juli 2024

### **Druck**

Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg

**Auflage:** 300 Exemplare

### **Titelabbildung**

© Irina Schmidt / stock.adobe.com

*Diese Broschüre wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung herausgegeben. Sie darf nicht während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie für die Wahl der Mitglieder des Europäischen Parlaments. Unabhängig davon, wann, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger/der Empfängerin zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zu Gruppen verstanden werden könnte.*







# Vorwort

Die Zahl der Verkehrsunfalltoten ist im Jahr 2023 auf den niedrigsten Stand in der Geschichte des Landes Brandenburg gesunken. Das ist eine gute Nachricht. Und doch ist jedes Unfallopfer eines zu viel. Hinter jedem schweren Unfall steht persönliches Leid, das vermeidbar ist. Die Verkehrssicherheitsarbeit ist und bleibt daher eine enorm wichtige Daueraufgabe.

Mit dem vierten Verkehrssicherheitsprogramm setzt die Landesregierung die bisherige Verkehrssicherheitsarbeit nahtlos fort. Das Land Brandenburg übernimmt Verantwortung und bekennt sich weiterhin klar zum ambitionierten Leitbild der „Vision Zero“. Diese erkennt die Verletzlichkeit und das nicht immer fehlerfreie Handeln des Menschen an.

Das neue Verkehrssicherheitsprogramm soll für alle Akteursgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit Themen sowie Handlungsansätze und Orientierung bieten. Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm 2034 geben wir neue Impulse in diesen Prozess, um die Sicherheit im Straßenverkehr weiter zu optimieren. Dafür wurden die bisherigen Aktivitäten neu bewertet und Ziele neu definiert. Neben der Intensivierung wirksamer Ansätze wurden Bereiche mit Verbesserungspotenzialen identifiziert.

Die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, bilden die Zielgruppen für Schwerpunktmaßnahmen des integrierten Verkehrssicherheitsprogramms 2034. Eine besondere Aufmerksamkeit gilt außerdem den Kindern und älteren Menschen.

Neue Fahrerassistenzsysteme, automatisiertes Fahren und Elektromobilität und die Vernetzung von Fahrzeug und Infrastruktur sind nur einige Themenfelder mit völlig neuen Herausforderungen für die Verkehrssicherheit. Die sich ständig wandelnde Mobilität erfordert daher eine ganzheitliche Verkehrssicherheitsstrategie.



Auch die Kommunen sind gefragt, ihre Infrastruktur im Sinne einer nachhaltigen und sicheren Mobilität weiterzuentwickeln. Die Fachleute vor Ort können am besten Schwachstellen der Verkehrssicherheit erkennen und beseitigen.

Durch noch mehr Qualität in der Planung und neue, digitale Technologien werden die Kreise, Städte und Gemeinden unseres Landes zukünftig weiter zu einer erfolgreichen Verkehrssicherheitsarbeit beitragen.

Das Land Brandenburg kann auf eine Vielzahl von Akteuren langjähriger Verkehrssicherheitsarbeit zählen, besonders hervorzuheben sind hier die ehrenamtlich Aktiven. Sie tragen mit ihrer täglichen Arbeit in der Fläche des Landes dazu bei, die Teilnahme am Straßenverkehr in Brandenburg sicherer zu machen. Ihnen gelten der Dank und die Versicherung der weiteren Unterstützung seitens des Landes.

Aber fest steht auch: Jede und jeder Einzelne kann maßgeblich zur Sicherheit im Straßenverkehr beitragen, durch eigene Vorsicht, gegenseitige Rücksichtnahme und mehr Miteinander. Machen Sie mit!

A handwritten signature in blue ink that reads "Rainer Genilke". The signature is fluid and cursive, written in a professional style.

**Rainer Genilke**

Minister für Infrastruktur und Landesplanung  
des Landes Brandenburg

# Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b> .....	<b>5</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	<b>8</b>
<b>1 Einleitung</b> .....	<b>11</b>
1.1 Rahmenbedingungen .....	11
1.2 Erarbeitungsprozess .....	12
<b>2 Leitbild „Vision Zero“</b> .....	<b>15</b>
<b>3 Fortschritte und Maßnahmen bis heute - lokale Spezifika</b> .....	<b>17</b>
3.1 Bisherige Verkehrssicherheitsarbeit .....	16
3.2 Lokale Spezifika .....	19
<b>4 Ziele und Leitlinien</b> .....	<b>21</b>
4.1 Übergeordnete Ziele .....	21
4.2 Leitlinien .....	21
Bewusstsein für gemeinsame Verantwortung schaffen .....	21
Chancen der Digitalisierung und neuer Technologien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nutzen .....	22
Adressatengerechte Ansprache schafft Bewusstsein für Verantwortung und Rücksichtnahme bei den verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern .....	23
Stärkung der Zusammenarbeit in der Verkehrssicherheitsarbeit und Förderung des ehrenamtlichen Engagements .....	23
Sicherung einer ausreichenden Ressourcenausstattung für die Verkehrssicherheitsarbeit .....	23
<b>5 Handlungsfelder</b> .....	<b>25</b>
5.1 Mensch und Umfeld .....	25
5.1.1 Handlungsbedarf .....	25
5.1.2 Handlungsansätze	
Mobilitätsbildung und lebenslanges Lernen .....	27
Regeleinhaltung und Regelakzeptanz .....	32
Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit .....	34
Verbesserung von Fahrausbildung und Erwerb von Fahrerfahrung .....	35
Verbesserung der Unfallhilfe und des Rettungsdienstes .....	37
5.2 Infrastruktur .....	37
5.2.1 Handlungsbedarf .....	37
5.2.2 Handlungsansätze .....	39
Regelwerke konkretisieren und flächendeckend umsetzen .....	40
Selbsterklärende und fehlerverzeihende Straßeninfrastruktur .....	40
Berücksichtigung von demografischen Veränderungen im Land Brandenburg bei der Planung und dem Unterhalt der Infrastruktur .....	41

5.3 Zukunftstechnologie, Automatisierung und Digitalisierung.....	43
5.3.1 Handlungsbedarf.....	43
5.3.2 Handlungsansätze.....	44
Sichere Fahrzeuge durch Ausstattung, Assistenzsysteme und Automatisierung.....	44
Technische Infrastruktur zur Unterstützung der Verkehrssicherheit .....	45
Verbesserte Daten durch stärkere Digitalisierung .....	46
5.4 Ressourcenoptimierung und Vernetzung.....	49
5.4.1 Handlungsbedarf.....	49
5.4.2 Handlungsansätze.....	49
Verbesserung Verkehrsunfallanalyse.....	49
Austauschplattformen und Schnittstellen .....	50
<b>6 Umsetzung und Beteiligung.....</b>	<b>53</b>
6.1 Evaluierung der Verkehrssicherheitsarbeit .....	54
6.2 Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen .....	55
<b>Anhang – Maßnahmenliste .....</b>	<b>56</b>
<b>Quellenverzeichnis .....</b>	<b>61</b>

# Abkürzungsverzeichnis

BbgMobG .....	Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg
BUSS .....	Beratungs- und Unterstützungssystem
BIM.....	Building Information Modeling
DVR .....	Deutscher Verkehrssicherheitsrat
DVW .....	Deutsche Verkehrswacht
IMAG .....	Interministerielle Arbeitsgruppe
KI .....	Künstliche Intelligenz
LAVG .....	Landesamt für Arbeitsschutz, Verbraucherschutz und Gesundheit
LVW.....	Landesverkehrswacht
MiD .....	Mobilität in Deutschland
MIK.....	Ministerium des Inneren und für Kommunales
MIL .....	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
SVB.....	Straßenverkehrsbehörde
VSP .....	Verkehrssicherheitsprogramm
VR.....	Virtuelle Realität





Foto: © Ina Meer Sommer / stock.adobe.com



# Lieber Rücksicht. Lieber leben.

#liebersicherlieberleben



[liebersicher.de](https://www.liebersicher.de)

Lieber sicher.  
Lieber leben.



# 1 Einleitung

## 1.1 Rahmenbedingungen

Die Verkehrssicherheitsarbeit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Sie vereint eine Vielzahl an Akteuren. Eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit ist ohne das Zusammenwirken von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern, Verkehrsbehörden, Polizei, Straßenbaulastträgern, Landkreisen und kreisfreien Städten, Gemeinden, Kitas und Schulen, Arbeitsstellen bis hin zu den Verbänden und einer Vielzahl von Ehrenamtlichen kaum vorstellbar.

Eine weitere spürbare Reduzierung der Verkehrsunfälle ist nur mit erheblichem Aufwand erreichbar, aufgrund des hohen Verkehrssicherheitsniveaus in Deutschland und damit auch im Land Brandenburg. Zu den wesentlichen gegenwärtigen und künftigen Herausforderungen für die weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit zählen etwa die **Zunahme neuer Verkehrsmittel**, des Güterverkehrs und des Radverkehrs sowie eine zunehmend mobile Gesellschaft bis ins hohe Alter.

Durch das bisherige Brandenburgische Verkehrssicherheitsprogramm 2024 wurden ambitionierte Ziele vorgegeben:

- Senkung der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um 40 %
- Senkung der Zahl der im Straßenverkehr Schwerverletzten um 50 %

Im Vergleich zum Bezugsjahr 2012 wird das Ziel hinsichtlich der Anzahl der Getöteten im Straßenverkehr nahezu erreicht werden. Im Hinblick auf die Senkung der Anzahl der Schwerverletzten im Straßenverkehr kann der Zielwert voraussichtlich nicht erreicht werden. Es gilt daher, die Verkehrssicherheitsarbeit weiterzuentwickeln und voranzutreiben.

Vor diesem Hintergrund hat das Land Brandenburg die Vision Zero sowie weitere Forderungen zur Verkehrssicherheit im Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg (BbgMobG) verankert. Ein sicheres Miteinander im Straßenverkehr wird auch durch die weiteren Planwerke des Landes unterstützt. Hierzu zählen etwa die Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030, welche unter anderem auf eine sozial gerechte und verkehrssichere Gestaltung der Mobilität abzielt, oder die Radverkehrsstrategie 2030.

Die **ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bilden die Zielgruppen** für Schwerpunktmaßnahmen des integrierten Verkehrssicherheitsprogramms 2034. Hierzu zählen insbesondere der Fuß- und Radverkehr sowie Roller- und Motorradfahrende. Eine besondere Aufmerksamkeit gilt außerdem den Kindern und älteren Menschen, mit einem besonderen Fokus auf Personen der Altersgruppe ab 75 Jahren. Diese Zielgruppen und weitere Schwerpunkte leiten sich u. a. aus der Analyse des Verkehrsunfallgeschehens sowie der Einschätzung bisheriger und neuer Maßnahmenansätze ab.

## 1.2 Erarbeitungsprozess

Das vorliegende Verkehrssicherheitsprogramm (VSP) wurde auf Basis einer detaillierten Analyse der Straßenverkehrsunfälle im Land Brandenburg für den Zeitraum 2014 bis 2022 <sup>1</sup>, einer schriftlichen Befragung von Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit und eines weiteren, **breit angelegten Beteiligungsprozesses** erarbeitet. Es wurden sowohl interne als auch externe Akteure bzw. Träger der Verkehrssicherheitsarbeit beteiligt. Der Kreis umfasste ver-

schiedene Referate im Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL), weitere Ressorts im Rahmen der interministeriellen Arbeitsgruppe (IMAG) für Verkehrssicherheit, die Polizei, diverse Landkreise und kreisfreie Städte im Land Brandenburg, Akteure aus dem Forum und dem Netzwerk Verkehrssicherheit, Fachexperten der Verkehrssicherheitsarbeit und der Forschung sowie Interessenverbände. In einer Auftaktveranstaltung, fünf Workshops und zahlreichen Abstimmungen wurden die Inhalte vorbereitet und konkretisiert.

### Zentrale Ziele des Erarbeitungsprozesses waren:

- Identifizierung von Handlungsbedarfen sowie Ausrichtung und Priorisierung der Verkehrssicherheitsarbeit basierend auf einer Analyse von Verkehrsunfällen sowie aktuellen Trends in der Verkehrsunfallentwicklung;
- Erfassung der Bedarfe, Erfolgsfaktoren und Umsetzungshindernisse sowie organisatorischer Rahmenbedingungen der verschiedenen Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit im gesamten Land Brandenburg;
- Analyse der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit, Schärfung der Schnittstellen zwischen dem Land und den Landkreisen sowie kreisfreien Städten und Sammlung von Ansätzen für eine effektivere Gestaltung der lokalen Verkehrssicherheitsarbeit;
- Fortschreibung von Leitbild, Zielen und Handlungsfeldern;
- Weiterentwicklung von Maßnahmenansätzen und Identifizierung von Verbesserungspotenzialen bei der Verkehrssicherheitsarbeit;
- Einordnung des Verkehrssicherheitsprogramms in den politischen und strukturellen Kontext hinsichtlich der Gestaltung einer „nachhaltigen, umwelt- und klimafreundlichen sowie verkehrssicheren Mobilität“.

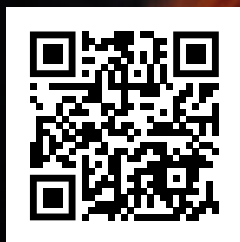


# Beteiligungsprozess



# Lieber sicher. Lieber leben.

#liebersicherlieberleben



© Halpoint / iStockphoto.com

[liebersicher.de](https://www.liebersicher.de)

Lieber sicher.  
Lieber leben.



## 2 Leitbild „Vision Zero“



Foto: © Fokussiert / stock.adobe.com

Das Land Brandenburg bekennt sich mit der Fortschreibung des integrierten Verkehrssicherheitsprogramm 2034 weiterhin klar zum anspruchsvollen Leitbild der Vision Zero. Diese geht dabei über das langfristige Ziel der **Vermeidung von Getöteten und Schwerverletzten** im Straßenverkehr Brandenburgs hinaus bzw. fasst das Leitbild weiter als bisher.

An erster Stelle lässt sich die Vision Zero als eine **gemeinsame Strategie** des Landes und aller Akteure für eine sichere Mobilität übersetzen. Die Vision Zero erkennt die Verletzlichkeit und das nicht immer fehlerfreie Handeln des Menschen an, auch weil seine physische und psychische Belastbarkeit begrenzt ist. Es wird angestrebt, ein Verkehrssystem zu schaffen, in dem Fehlverhalten nicht zwangsläufig zu schwerwiegenden Konsequenzen führt. Jeder trägt durch sein alltägliches Verhalten dazu bei, die Mobilität für alle Verkehrsmittel und Altersgruppen sowie auf allen Straßenklassen sicherer zu gestalten.

Das Bekenntnis zur Vision Zero entspricht der nationalen Strategie der Verkehrssicherheitsarbeit sowie dem „Pakt für Verkehrssicherheit“<sup>2</sup> und dem Eckpunktepapier von Bund und Ländern.

Das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Brandenburg soll als Orientierung dienen und Themen sowie Handlungsansätze für die Verkehrssicherheitsarbeit aller Akteure bereitstellen. Hierbei ist es entscheidend, diese anhand der Schwerpunkte und Handlungsfelder dahingehend zu überprüfen, ob durch den eigenen Beitrag die Verkehrssicherheit verbessert werden kann. Die Vision Zero ist Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit (§ 1 Absatz 5 Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg (BbgMobG)).





Foto: © Kara / stock.adobe.com

# 3 Fortschritte und Maßnahmen bis heute - lokale Spezifika

## 3.1 Bisherige Verkehrssicherheitsarbeit

Das Land Brandenburg engagiert sich **seit über 30 Jahren** aktiv in der Verkehrssicherheitsarbeit. Mit dem ersten Verkehrssicherheitsprogramm im Jahr 1992 wurden bereits Grundlagen für eine Vielzahl von Aktivitäten bei der öffentlichen Hand und den zahlreichen weiteren Akteuren geschaffen. Die Herausforderungen waren und sind hoch. Gleichwohl konnten aber beachtliche Erfolge erzielt werden, wie bspw. die **Halbierung der Anzahl der Getöteten** im Straßenverkehr zwischen 2000 und 2010. Die Rückgänge der Getöteten und Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen sind im Land Brandenburg gegenüber der bundesweiten Entwicklung überdurchschnittlich. Im Jahr 2023 wurde ein historischer Tiefstand seit 1992 bei der Anzahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten erreicht.

Frühzeitig hatte sich das Land Brandenburg zum anspruchsvollen Leitbild der Vision Zero bekannt. Dies findet sich auch in der bundesweit bekannten und seit über 25 Jahren fortwährend weiterentwickelten **Verkehrssicherheitskampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“**<sup>3</sup> wieder. Diese Kampagne richtet sich an verschiedene Zielgruppen und klärt mit Informationsmaterialien sowie Aktivitäten im ganzen Land über die Gefahren und Risiken im Straßenverkehr auf.

Die **Verkehrssicherheitsarbeit** im Land Brandenburg ist auf **viele Schultern verteilt**:

- An vorderster Stelle agieren das **Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung** (MIL) sowie das **Ministerium des Inneren und für Kommunales** (MIK) mit ihren jeweils nachgeordneten Behörden. Unter anderem werden im

Rahmen der meist jährlich, gemeinsam stattfindenden Fachtagungen seit 2015 interdisziplinär Themen der Verkehrssicherheit vorgestellt und diskutiert. Dadurch erhalten alle Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit neue Ansätze für die fortlaufende Ausrichtung ihrer Maßnahmen und Aktivitäten. Zudem stellen MIL und MIK gemeinsam die Landesunfallkommission. Daneben gibt es die vielen örtlichen Verkehrsunfallkommissionen, deren Aufgaben in einem gemeinsamen Erlass aus dem Jahr 2023 geregelt wurden.

- Die **Landesverkehrswacht** (LVW) spielt eine zentrale Rolle für die Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort bei den Bürgerinnen und Bürgern. Sie ist Dachverband für 18 örtliche Verkehrswachten mit rund 550 ehrenamtlichen Engagierten.
- Verschiedene **Gremien und Netzwerke** bündeln die Expertise der gesellschaftlichen Kräfte für die Zwecke der Verkehrssicherheitsarbeit und involvieren Fachleute aus der Verwaltung, der Privatwirtschaft, den Verbänden und der Forschung. So besteht insbesondere das Forum Verkehrssicherheit bereits seit 20 Jahren und das Netzwerk Verkehrssicherheit seit 15 Jahren. Diese Aufzählung ist nicht abschließend. Viele weitere Personen und Stellen widmen sich der Verkehrssicherheitsarbeit und leisten einen großen Beitrag. Die weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit wird nur durch die gemeinsame Verantwortung und Anstrengungen aller Akteure gelingen. Dabei ist vor allem ein zielgerichteter Austausch von Informationen zu laufenden Aktivitäten wichtig.

Mit dem nun vorliegenden vierten Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Brandenburg wird auch die Kontinuität der Vielzahl an wirksamen Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit betont. Aus der Analyse des Verkehrsunfallgeschehens zeigt sich<sup>1</sup>,





Foto: © Hartmut Krenz

dass es kaum Lücken in der Verkehrssicherheitsarbeit gibt. Es bedarf vielmehr einer **Intensivierung und Bündelung der vielen guten Ansätze**, was auch mit dem neuen Handlungsfeld „Ressourcenoptimierung und Vernetzung“ zum Ausdruck kommt.

Neben vielen anderen lassen sich besondere bzw. langjährige Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg hervorheben. So ist die beständige Arbeit der zahlreichen Verkehrsunfallkommissionen ein wichtiger Baustein für die Gewährleistung einer sicheren Straßeninfrastruktur sowohl auf Landes- als auch Kommunalebene. Unterstützt wird die Verkehrssicherheit der Infrastruktur u. a. auch durch den Landstraßenerlass (Gemeinsamer Runderlass des MIL und MIK zur „Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Straßen mit angrenzendem dichtem Baumbestand ohne vorgelagerte Fahr-

zeugrückhaltesysteme außerhalb geschlossener Ortschaften im Land Brandenburg“<sup>4</sup>), hier vor allem mit der Errichtung von Schutzplanken (zur Vermeidung von Baumunfällen). Wichtig ist auch der Leitfaden für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten im Land Brandenburg, welcher derzeit fortgeschrieben wird, oder die regelmäßigen Verkehrsschauen. Im Handlungsfeld Mensch ist insbesondere die Verkehrssicherheitskampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“<sup>3</sup> mit der Imagefigur „ZeBra“ sowie die Aktivitäten der Verbände und der Verkehrswachten hervorzuheben. Durch die Landesverkehrswacht werden jährlich z. B. der „Beste Schülerlotse“ und der „Beste Radfahrer“ im Land gekürt. Es bestehen diverse Angebote, die sich an die unterschiedlichsten Zielgruppen richten, etwa Rückmeldefahrten und Trainings für Seniorinnen und Senioren (bspw. „Fit mit dem Fahrrad/Pedelec“, Rollator- und Rollstuhltraining),

die Familienrallye oder das Projekt „Fit und flink mit dem Roller“ für Kinder. Im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements laufen zahlreiche erfolgreiche Maßnahmen, auch unterstützt durch die Bereitstellung von Informationen auf dem Beratungs- und Unterstützungssystem (BUSS). Die konsequente Verkehrsüberwachung durch die Kontrollbehörden ist ein weiterer wichtiger Baustein zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Straßen im Land Brandenburg. Sie trägt zur Einhaltung der Verkehrsregeln bei und hilft dadurch Verkehrsunfälle zu reduzieren. Die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr kann diese Entwicklung ebenfalls unterstützen.

Das Land Brandenburg kann auf eine stabile und breit aufgestellte Verkehrssicherheitsarbeit aufbauen und diese gemeinsam mit den jeweiligen Partnern im Land kontinuierlich weiterentwickeln. Dementsprechend ist das vorliegende Programm auch als eine dynamische und offene Strategie zu verstehen. Diese ist auf der lokalen Ebene zu konkretisieren und regelmäßig fortzuschreiben.

## 3.2 Lokale Spezifika

Das Land Brandenburg ist außerhalb der dicht besiedelten Gebiete ländlich geprägt. Dies spiegelt sich auch in der im Bundesvergleich geringen Bevölkerungsdichte wider. Hinsichtlich der Verkehrsbelastungen bestehen zudem auch **große regionale Unterschiede**.

Entsprechend der letzten Erhebung „Mobilität in Deutschland (MiD)“<sup>5</sup> aus dem Jahr 2017 legen die Menschen im Land Brandenburg **11 % ihrer Wege mit dem Fahrrad zurück**. Hier bestehen große Potenziale zur Steigerung des Radverkehrsanteils.

Hervorzuheben ist, dass das Land Brandenburg den größten Alleebestand an öffentlichen Straßen in Deutschland aufweist. Dieses Merkmal bringt beson-

dere Herausforderungen an die sichere Gestaltung von Außerortsstraßen mit sich.

Das Land Brandenburg weist eine **stagnierende Bevölkerungszahl** auf, mit einer negativen Prognose (Bevölkerungsrückgang bis 2050). Allerdings verhält sich diese **nicht räumlich homogen**, so sind im Berliner Umland Zuwächse zu verzeichnen, während im weiteren Metropolenraum die Bevölkerungszahlen zurückgehen. Gleichzeitig können gebietsbezogene Unterschiede bei der Altersstruktur erkannt werden. Im Berliner Umland ist die Bevölkerung durchschnittlich jünger als im weiteren Metropolenraum. Insbesondere die demografische Entwicklung, die für das Land Brandenburg eine **schnellere Alterung des Bevölkerungsdurchschnitts** als im Bundesdurchschnitt bedeutet, und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Mobilität werden die Verkehrssicherheitsarbeit künftig noch stärker beeinflussen.

Aufgrund der Lage im transeuropäischen Verkehrsnetz weist das Land Brandenburg im Zuge der Bundesautobahnen einen hohen Anteil an **Transitverkehren** – insbesondere im Ost-West-Korridor – auf.

Daneben spielen ebenfalls die Pendlerströme in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg und der Tourismus als wichtiger Wirtschaftszweig sowie der dadurch induzierte Verkehr eine bedeutende Rolle.



Foto: © IFK



# Lieber aufmerksam. Lieber leben.

#liebersicherlieberleben



© Shtrunts / iStockphoto.com

[liebersicher.de](https://www.liebersicher.de)

Lieber sicher.  
Lieber leben.





# 4 Ziele und Leitlinien

## 4.1 Übergeordnete Ziele

Das Leitbild der Vision Zero wird durch zwei zentrale übergeordnete Ziele konkretisiert:

- **Die Zahl der Getöteten und Verletzten bei Verkehrsunfällen soll weiter gesenkt werden.**
- **Ungeschützte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sollen noch besser geschützt werden.**

In Abkehr von den bisher quantitativen Zielfestlegungen werden zukünftig qualitative Ziele bestimmt. Dies begründet sich wie folgt:

- Das mittlerweile in Deutschland und damit auch im Land Brandenburg erreichte hohe Verkehrssicherheitsniveau stellt erhöhte Anforderungen an die Ausschöpfung weiterer Verkehrssicherheitspotenziale und damit an die Umsetzung der Verkehrssicherheitsarbeit.
- Die Vielzahl sich überlagernder Veränderungen in der Mobilität, u. a. bezüglich der Verfügbarkeit neuer Verkehrsmittel, des Anstiegs der aktiven Mobilität oder der demografischen Veränderungen, machen eine realistische Abschätzung erreichbarer Ziele kaum möglich.
- Konkrete und quantifizierbare Ziele (unabhängig vom Verkehrsunfallgeschehen) werden eher auf Ebene der Maßnahmen gesehen, welche auch ein zeitnahes Monitoring und Nachsteuern ermöglichen. Dies ist mit der im Vergleich verzögerten Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen nur bedingt möglich.
- Es gibt einen Trend zu qualitativen Zielen in den Verkehrssicherheitsprogrammen der anderen Bundesländer.

Die Bewertung der Zielerreichung für die Senkung der Getöteten und Verletzten im Straßenverkehr erfolgt regelmäßig. Mit der Fokussierung nicht nur auf die Getöteten und Schwerverletzten, sondern auf alle Verletzten, geht dieses Verkehrssicherheitsprogramm über die Vision Zero hinaus. Ziel ist es, einen **stabilen Trend zu weniger Verunglückten** bei Verkehrsunfällen im Land Brandenburg zu erreichen.

Es werden die Teilkollektive des Verkehrsunfallgeschehens mit Beteiligung ungeschützter Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer prioritär berücksichtigt. Hierzu zählen insbesondere der Fuß- und Radverkehr, Kinder sowie ältere (und mobilitätseingeschränkte) Menschen (vgl. §§ 1 Absatz 5, 28 BbgMobG).

## 4.2 Leitlinien

Leitlinien sind als übergeordnete Handlungsansätze für alle Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit zu begreifen. Hiermit werden vor allem Voraussetzungen für die Zielerreichung beschrieben.

### **Bewusstsein für gemeinsame Verantwortung schaffen**

Die gemeinsame Verantwortung für eine sichere Mobilität teilen sich das Land Brandenburg, Landkreise und kreisfreie Städte, Gemeinden sowie weitere öffentliche, private und ehrenamtliche Akteure. Die Verkehrssicherheitsarbeit ist eine Querschnittsaufgabe. Dabei sollen die Schwerpunkte des Unfallberichts, die Handlungsfelder und die Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms sowie die Botschaften der Dachkampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“<sup>3</sup> eine stärkere Sensibilisierung erreichen und Verbesserungspotenziale transparent aufzeigen. Zudem sollen sich hieran die Anstrengungen der Akteure ausrichten und hieraus eine Selbstverpflich-



Foto: © ftothansel / stock.adobe.com

tung der Akteure zur Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen innerhalb der eigenen Zuständigkeit resultieren. Ein zentraler Fokus liegt auf der **interdisziplinären Zusammenarbeit** sowie dem **Informationsaustausch** zwischen den Akteuren.

### **Chancen der Digitalisierung und neuer Technologien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nutzen**

Die zunehmende **Automatisierung des Fahrzeugverkehrs** bietet Chancen für die Verkehrssicherheit, stellt aber auch neue Herausforderungen bspw. im Mischverkehr mit nicht oder gering automatisierten Fahrzeugen dar. Neue Möglichkeiten der Digitalisierung betreffen aber auch den Ausbau der straßenseitigen Ausrüstung bspw. mit Anlagen der Verkehrsbeeinflussung.

Große Potenziale werden in der **Digitalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit** selbst gesehen. Der zukünftig noch größer werdende Fachkräftemangel sowie sinkende personelle Ressourcen können durch die Nutzung von digitalen Austauschplattformen für den Wissenstransfer (zumindest teilweise) kompensiert werden. Auch KI-Anwendungen könnten eine Perspektive bieten, um zukünftig eine wirksame und möglichst effiziente Verkehrssicherheitsarbeit zu gewährleisten. Hierzu gehören auch die Gewinnung und Nutzung verschiedener Daten aus unterschiedlichen Quellen, um eine effektivere Sicht auf die Risiken im Straßenverkehr sowie die Wirksamkeit von Maßnahmen zu ermöglichen.

## **Adressatengerechte Ansprache schafft Bewusstsein für Verantwortung und Rücksichtnahme bei den verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern**

Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sind abhängig von ihrem Alter, ihrer Art der Verkehrsteilnahme und ihrer physischen und psychischen Leistungsfähigkeit im Straßenverkehr verschiedensten Risiken ausgesetzt. Dies bedingt differenzierte Ansätze für sichere Verhaltensweisen. Verschiedene Zielgruppen nutzen heute eine wesentlich größere Bandbreite an Informationskanälen, dies gilt es bei der Kommunikation von Verkehrssicherheitsthemen zu berücksichtigen. Die **klassische Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort** und im persönlichen Kontakt bleibt wichtig, wird aber durch **moderne Formen der Kommunikation** bspw. in sozialen Netzwerken ergänzt. Um die Reichweite zu erhöhen und auch Zielgruppen anzusprechen, die bisher weniger im Fokus standen (etwa Erwachsene im Erwerbsalter), bedarf es neuer Partner. Das können u. a. die öffentlichen und privaten Arbeitsstellen sein, bei denen Verkehrssicherheitsthemen noch stärker über das betriebliche Mobilitätsmanagement kommuniziert werden sollten. Es wird weiterhin das verträgliche Miteinander von Fuß-, Rad- und motorisiertem Verkehr über mehr Rücksichtnahme und Achtsamkeit füreinander gefördert.

## **Stärkung der Zusammenarbeit in der Verkehrssicherheitsarbeit und Förderung des ehrenamtlichen Engagements**

Interne und externe Austauschformate ermöglichen die **Zusammenführung unterschiedlicher Akteure** und fördern den interdisziplinären Austausch, was weiterhin durch das Land unterstützt und gefördert wird. Diesen gilt es, insbesondere vor dem Hintergrund des voranschreitenden Personalmangels, zu stärken.

Das betrifft einerseits den Wissensaustausch, in dem aktuelle Themen und inhaltliche Auffälligkeiten im Verkehrsunfallgeschehen an die Akteure kommuniziert, andererseits neue Maßnahmenideen, die aus diesen Gremien aufgenommen werden. Zudem können Best-Practice-Maßnahmen diskutiert, Meinungen von Fachexperten aus unterschiedlichen Disziplinen einbezogen oder Maßnahmen zur Steigerung der Wertschätzung des Ehrenamts identifiziert werden.

Folglich wird über die Austauschformate die flächendeckende Vernetzung forciert und die zentrale Kommunikation durchgeführter Projekte und Angebote ermöglicht.

## **Sicherung einer ausreichenden Ressourcenausstattung für die Verkehrssicherheitsarbeit**

Für eine effektive Verkehrssicherheitsarbeit sind entsprechende Voraussetzungen in Bezug auf Datenverfügbarkeit und -güte, aber auch **finanzielle und personelle Ressourcen** notwendig. Eine nachhaltige Verkehrssicherheitsarbeit bedarf der längerfristigen Gewährleistung dieser Ressourcen. Das Land und die Kommunen stellen demnach im Rahmen ihrer haushalterischen Möglichkeiten finanzielle und personelle Ressourcen für die Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms zur Verfügung.

Eine zentrale Voraussetzung ist ebenso, dass über ein entsprechendes **Wissensmanagement** Know-how der Verkehrssicherheitsarbeit in der Fläche verteilt und verlässlich weitergegeben wird.



# Lieber Vorbild. Lieber leben.

#liebersicherlieberleben



© dusanpetkovic / iStockphoto.com



[liebersicher.de](https://www.liebersicher.de)

Lieber sicher.  
Lieber leben.

LAND  
BRANDENBURG

# 5 Handlungsfelder

## 5.1 Mensch und Umfeld

Die Verkehrssicherheitsarbeit wird über vier Handlungsfelder strukturiert. Das Handlungsfeld Ressourcenoptimierung und Vernetzung ist dabei als Klammer um die drei anderen Handlungsfelder zu verstehen.

### 5.1.1 Handlungsbedarf

Das Handlungsfeld „Mensch und Umfeld“ konzentriert sich darauf, die **Mobilitätskompetenz der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer** unter Berücksichtigung der lokalen Anforderungen und Bedürfnisse zu fördern. Die Verkehrssicherheitsarbeit wird darauf ausgerichtet, den Verkehr nachhaltig und sicher für das menschliche Leben und die körperliche Unversehrtheit zu gestalten. Durch geeignete Präventionsprojekte soll das Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu Gunsten der Verkehrssicherheit beeinflusst werden. Es ist entscheidend, dass Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer die Verkehrsregeln und die Gefahren im Straßenverkehr kennen und sich in den jeweiligen Situationen entsprechend

sicher verhalten. Individuelles Fehlverhalten ist ein maßgeblicher Einflussfaktor des Verkehrsunfallgeschehens, daher stehen Aufklärung und Ausbildung im Mittelpunkt dieses Handlungsfelds. Menschen **in allen Altersgruppen** sollen dabei unterstützt werden, sich sicher und verantwortungsbewusst im Verkehr zu bewegen. Schließlich ist Mobilitätsbildung als lebenslanger Lernprozess zu begreifen. Spezifische Unterschiede der Altersgruppen, aber auch der Verkehrsmittel werden dabei berücksichtigt und bei der Maßnahmenentwicklung adressiert. Die Maßnahmen in diesem Handlungsfeld haben **langfristige Wirkhorizonte**. Daher bedarf es der Schaffung verkehrspolitischer Rahmenbedingungen, die sowohl nachhaltig sind als auch den notwendigen Spielraum für Anpassungen bieten. Ergänzt wird dies durch umfassende Angebote zur Mobilitätsbildung und für Schulungen. In diesem Handlungsfeld werden aber auch der rechtliche Rahmen und die Überwachung der Einhaltung der Verkehrsregeln behandelt. Durch eine stärker wahrnehmbare Überwachungstätigkeit soll regelkonformes Verkehrsverhalten unterstützt werden.

Handlungsansätze werden mit Blick auf den Unfallbericht nach den drei zentralen Altersgruppen







Foto: © romrodinka / istockphoto.com

Kinder/Jugendliche, junge Erwachsene/Erwachsene, Seniorinnen und Senioren sowie den drei zentralen Verkehrsmodi Fuß-, Rad- und motorisierter Verkehr unterteilt.

Bewährte Maßnahmen der bisherigen Verkehrssicherheitsarbeit sollen fortgesetzt und, wo möglich, intensiviert werden. In Abhängigkeit des **Monitorings** und der **Evaluation** wird die Ausrichtung der Maßnahmen nachgesteuert und optimiert. In der Altersgruppe der Kinder und Jugendlichen existiert eine Vielzahl an wirksamen Maßnahmen. Aufgrund der leicht gestiegenen Anzahl an verunglückten Radfahrenden in der Altersgruppe 6 bis 11 Jahre und Verunglückten in motorisierten Fahrzeugen der Altersgruppe 12 bis 17 Jahre<sup>1</sup>, sollten die bisherigen Ansätze überprüft und, wo notwendig, nachgeschärft werden.

Die Erwachsenen im Erwerbsalter stellen die mit Abstand größte Gruppe der verunglückten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer dar. Diese Altersgruppe ist aber auch am schwersten mit Kommunikationsmaßnahmen zu erreichen. Hier bedarf es zusätzlicher, attraktiver Ansätze, um vor allem Themen wie **Regelkenntnis** oder sicheres Verhalten zu adressieren. Ein zentraler Fokus liegt dabei auf dem Schutz der Radfahrenden, bei denen ansteigende Zahlen an Verunglückten bei Verkehrsunfällen sowohl innerorts als auch außerorts festgestellt wurden.

Die häufigste Verkehrsunfallursache bei schweren Verkehrsunfällen ist eine nicht an die jeweilige Verkehrssituation **angepasste Geschwindigkeit**. Innerorts hat sich die Anzahl der Unfälle mit dieser Verkehrsunfallursache massiv erhöht, außerorts ist

sie mit Abstand die häufigste Verkehrsunfallursache. Anstiege finden sich innerorts auch für die Verkehrsunfallursachen „Überholen“ sowie „Alkohol und Drogen“.

Aufgrund der **demografischen Entwicklung** und der gesteigerten Mobilität bis ins hohe Alter gewinnt die Gruppe der älteren Menschen zunehmend an Bedeutung für die Verkehrssicherheitsarbeit. Auch in dieser Altersgruppe sind steigende Zahlen an Verunglückten bei Verkehrsunfällen im Radverkehr zu beobachten, was die besondere Relevanz gezielter Präventionsmaßnahmen für diese Bevölkerungsgruppe unterstreicht. Die Älteren sind keine homogene Altersgruppe, sondern durch vielfältige Lebenslagen gekennzeichnet. Die **Altersgruppe ab 75 Jahre** weist einen überproportionalen Anteil an den Verunglückten bei Verkehrsunfällen auf und steht deshalb unabhängig von der Verkehrsmittelnutzung noch stärker im Fokus.

## 5.1.2 Handlungsansätze

### Mobilitätsbildung und lebenslanges Lernen

#### Kinder/Jugendliche

Junge Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr genießen eine besondere Priorität in Bezug auf die Verkehrssicherheit. Frühzeitig gilt es, den Grundstein für eine sichere Verkehrsteilnahme durch das **Training sicherer Verhaltensweisen** zu legen. Hierbei sind die noch bestehenden Einschränkungen kognitiver Art zu berücksichtigen. Das Umfeld von Kindern und Jugendlichen hat einen entscheidenden Einfluss auf ihre Sicherheit. Durch einfach umsetzbare Maßnahmen wie Informationsbroschüren für Eltern, kinderechte digitale Lern-Apps und zahlreiche Angebote der externen Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit, etwa der Landesverkehrswacht, kann diese signifikant verbessert werden.

Das Land Brandenburg engagiert sich aktiv für die Stärkung der interministeriellen Zusammenarbeit, um sicherzustellen, dass das Thema der **Mobilitäts-**

**bildung** angemessen in die Aus- und Fortbildung des pädagogischen Personals von Bildungseinrichtungen integriert wird. Lehrkräfte sollen durch Informationen über bewährte Programme zur Mobilitätsbildung Unterstützung erhalten. In diesem Zusammenhang sollten moderne Medien genutzt werden, um neue Ansätze in der Mobilitätsbildung zu fördern. Bildungsmaßnahmen sollen dabei möglichst lernwirksam gestaltet und, wo möglich, kontinuierlich evaluiert werden. Mobilitätsbildung betrifft aber auch den außerschulischen Bereich. Potenziale für eine Intensivierung werden bei der frühkindlichen Erziehung sowie an den weiterführenden Schulen gesehen.

Ein wesentlicher Bestandteil bleibt die **schulische Radfahrausbildung**, einschließlich der Radfahrprüfung in der vierten Jahrgangsstufe. Es wird empfohlen, dass die Potenziale für deren Ausbau auch in weiterführenden Schulen durch die zuständigen Stellen geprüft werden. Die Einbeziehung der Eltern bspw. durch freiwillige Elternabende in Kindertagesstätten und Schulen soll deren Vorbildfunktion stärken. Sie tragen neben der Verwaltung und dem Lehrpersonal eine zentrale Verantwortung für die Sicherheit ihrer Kinder auf dem Schulweg und in der Freizeit. Dabei sollen auch Themen der passiven Sicherheit wie das **Tragen eines Helms** oder die Sicherung von Kindern in und auf Fahrzeugen unterstützt werden.

Wertvolle Hilfe erhalten die Schulen durch die Polizei als Sicherheitsberater bei der Vertiefung der Kenntnisse zu Verkehrsregeln und Verhalten im Straßenverkehr der Schülerinnen und Schüler. Es sollte weiterhin geprüft werden, durch welche zusätzlichen Akteure von außen die schulische Mobilitätsbildung noch bereichert werden kann. Es gilt, die Lehrkräfte im Rahmen der Möglichkeiten zu unterstützen, um mit den eingeschränkten personellen Ressourcen einen hohen Nutzen für die Verkehrssicherheit zu generieren.

#### Junge Erwachsene/Erwachsene

Mit dem Erwerb der Fahrerlaubnis endet für viele Erwachsene die strukturelle Mobilitätsbildung. Der im Vergleich einheitliche Zugang über Schulen und Kitas bei den Kindern und Jugendlichen fehlt. Die Viel-





Foto: © domoyega / istockphoto.com



falt medialer Kommunikation stellt eine besondere Herausforderung dar und bedarf der Anpassung an die aktuellen Entwicklungen, wenn es darum geht, **die Erwachsenen für Verkehrssicherheitsthemen zu sensibilisieren**. Themen für die Kommunikation sind u. a. neue Verkehrsregeln, Gefahrensituationen im Fuß-, Rad- und motorisierten Verkehr, aber auch der Vorteil einer aktiven Nutzung von Fahrassistenzsystemen.

Arbeitgebende könnten in diesem Zusammenhang eine bedeutende Rolle spielen, indem sie Verkehrssicherheitsaspekte in das betriebliche Mobilitätsmanagement integrieren. Relevant sind hier etwa Kenntnisse zu aktuellen Verkehrsregeln, Risiken, aber auch neuen Führungsformen für den Radverkehr (bspw. Fahrradstraßen, Radfahrstreifen, Rad-schnellwege) oder Verständnis für neue Verkehrsmittel wie Elektrokleinstfahrzeuge. Zielführend ist hier die Einbeziehung der Berufsgenossenschaften, um gezielte Informationsmaterialien für die Beschäftigten bereitstellen zu können.



Foto: © IFK

### Seniorinnen und Senioren

Für ältere Menschen, insbesondere ab 75 Jahren, sind ähnliche Themen wie bei den jüngeren Erwachsenen relevant. Ergänzend sind hier auch die seniorenpolitischen Leitlinien zu berücksichtigen, welche vor allem eine durchgehende Barrierefreiheit der Mobilitätsangebote fordern. Entsprechende Angebo-

te sollten Seniorinnen und Senioren dort erreichen, wo sie sich in ihrem Alltag bewegen.



Foto: © stevecoleimages / istockphoto.com

Hinzu kommen die Einsicht und der Umgang mit ggf. in höherem Lebensalter vorhandenen körperlichen Einschränkungen. Hier bedarf es einer Sensibilität für die eigenen Fähigkeiten der Menschen ab 75 Jahren, bspw. mit dem Angebot des Mobilitätschecks für ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. **Im Zentrum der Maßnahmen steht damit der Kompetenzerhalt**. Wichtige Kooperationspartner können hier die Hausärzte, vor allem in Bezug auf die Aufklärung zur Wirkung von Medikamenten beim Führen eines Fahrzeuges, aber auch jüngere Familienangehörige sein. Die Seniorenberater der Deutschen Verkehrswacht (DVW) stellen wichtige Ansprechpartner für ältere Menschen und deren Belange der Verkehrssicherheit dar. Pedelecs und E-Bikes bieten älteren Menschen eine wichtige Mobilitätsalternative. Hierfür bedarf es aber eines sicheren Umgangs mit den Fahrzeugen, auf den u. a. durch Schulungen hingewiesen werden kann. Hervorzuheben ist weiterhin die Kooperationsvereinbarung zwischen der Polizei und dem Seniorenrat mit dem Fokus auf der Durchführung von Mobilitätsveranstaltungen.

Im Fußverkehr spielen Ansätze zur **Sturzprävention** eine Rolle, damit die Aufmerksamkeit stärker auf das

Verkehrsumfeld gerichtet werden kann. Aber auch die Nutzung des ÖPNV, bspw. durch einen Bus & Bahn-Begleitservice, von Fahrgemeinschaften oder die Unterstützung durch Familienangehörige gilt es als wichtige Mobilitätsalternativen zu stärken.

Die seniorenpolitischen Leitlinien heben, im Sinne einer sicheren und barrierefreien Mobilität, insbesondere die Bereitstellung von getrennten Fuß- und Radwege hervor.

Fahrassistenzsysteme können gerade auch ältere Menschen bei der sicheren Fahrzeugführung unterstützen, aber auch zusätzlich beanspruchen. Deshalb sollten gezielt Angebote geschaffen werden, um bereits vor bzw. beim Kauf über Vorteile aber auch die konkrete und sichere Anwendung zu informieren.

### **Fußverkehr**

Ein zentraler Fokus im Fußverkehr liegt bei den jüngeren und älteren Personengruppen. Themen sind bspw. die Wahl **sicherer Querungsstellen**, die Gefahren durch Sichtverdeckungen u. a. durch parkende Fahrzeuge, die **Erhöhung der eigenen Sichtbarkeit** (vor allem bei Dunkelheit und/oder Nässe), die Einschätzung von Geschwindigkeiten und Zeitlücken im fließenden Verkehr oder die gemeinsam genutzten Flächen mit dem Radverkehr im Seitenraum. Flankierend sind auch die möglichen Konfliktgegner der Fußgängerinnen und Fußgänger für deren Verhalten sowie potenzieller Einschränkungen bei jüngeren und älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu sensibilisieren. Ein bisher wenig beachteter Aspekt sind die Risiken des Rückwärtsfahrens für den Fußverkehr, wovon besonders ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowohl im Fahrzeug als auch als Fußgängerinnen und Fußgänger betroffen sind.

### **Radverkehr**

Beim Radverkehr geht es einerseits um das Erlernen der notwendigen Fähigkeiten zum Führen eines Fahrrads. Dies gilt gleichermaßen für die elektrisch

unterstützten Pedelecs, E-Bikes und Elektrokleinstfahrzeuge. Andererseits sind die Radfahrenden für die zentralen Risiken und daraus resultierenden notwendigen Verhaltensweisen im Radverkehr zu sensibilisieren. Dies sind vor allem die Konfliktpunkte an Knotenpunkten (mit einem besonderen Fokus auf den Kreisverkehren), Risiken ausgehend vom ruhenden Verkehr, Konflikte im Seitenraum mit dem Fußverkehr sowie Möglichkeiten der Sturzprävention. Ein Fokus sollte auch auf der regelkonformen Nutzung von Verkehrsanlagen liegen. Regelwidrige Verhaltensweisen wie Linksfahren, Fahren bei Rot oder die Nutzung anderer Bereiche des Verkehrsraumes, die nicht für den Radverkehr vorgesehen sind (bspw. der Gehweg), sind in hohem Maße unfallbegünstigend. Zentral ist in Bezug auf die Folgenminimierung von Radverkehrsunfällen auch das Tragen eines Helmes. Hierfür soll intensiv geworben werden, um dessen Vorteile für die eigene Sicherheit herauszustellen.

### **Motorisierter Verkehr**

Auch im motorisierten Verkehr geht es um die sichere Beherrschung des zwei- oder vierrädrigen Fahrzeugs sowie um die Kenntnis potenzieller Konflikte, insbesondere mit dem Rad- und Fußverkehr. Hier zeigt die Verkehrsunfallbilanz einen erhöhten Bedarf an Information und Aufklärungsarbeit vor allem in Bezug auf das Fahrverhalten an Kreuzungen und Einmündungen sowie die Einhaltung von Mindestüberholabständen und dem Sichtfahrgebot auf. Darüber hinaus sind die zentralen Themen die Auswirkungen von nicht **angepassten Geschwindigkeiten** in unterschiedlichen Verkehrssituationen, von Ablenkung durch fahrzeugseitige und andere Systeme oder der Einfluss von Alkohol, Drogen und auch Medikamenten auf die Fahrtüchtigkeit.

Besonders sicherheitsrelevante **Fahrerassistenzsysteme** sind in der Regel nicht abschaltbar. Vor diesem Hintergrund erscheint es bei zunehmender Marktdurchsetzung wichtig, das Verständnis und den richtigen Umgang mit diesen Systemen im Fahrzeug





Foto: © MIK BB





Foto: © Kathleen Friedrich

zu verbessern, um deren Potenziale noch besser für die Verkehrssicherheit zu nutzen.

### **Berufskraftfahrende**

Berufskraftfahrende, vor allem im Schwerverkehr, stellen eine besondere Zielgruppe dar. Für sie gelten entsprechende Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten). Parallel dazu sind über entsprechende Formate, welche die gesetzliche Berufskraftfahrerqualifikation ergänzen, Kenntnisse aufzubauen und für typische Risiken zu sensibilisieren.

### **Regeleinhaltung und Regelakzeptanz**

#### **Verbesserung der Regelkenntnis**

Die Verkehrsregeln unterliegen einem **ständigen Wandel**. Das erfordert das gemeinsame Erlernen und Akzeptieren der aktuellen Regeln durch sämtliche

Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Dieser Prozess beginnt frühzeitig und ist in die Mobilitätsbildung von Kindern und Jugendlichen einzubinden. Im Erwachsenenalter geht es um die Vermittlung und Aktualisierung von verkehrsrechtlichen Inhalten, aber auch um **die Akzeptanz der Verkehrsregeln**. Fehlende Regelkenntnis und Regelbefolgung ist gefährlich für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer selbst und andere. Über die Nutzung verschiedener Kommunikationskanäle kann flächendeckend, über alle Verkehrsmittel und Altersgruppen hinweg sowie im privaten als auch gewerblichen Verkehr, eine weitere Verbesserung der Regelkenntnisse erreicht werden. Themen mit besonderer Relevanz sind u. a. Regeln im Zusammenhang mit dem Radverkehr auch in Bezug auf die Nutzung unterschiedlicher Radverkehrsführungen, die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen, das Parken, das Fahren unter

Einfluss von Alkohol, Drogen und Medikamenten, zulässige Höchstgeschwindigkeiten sowie eine korrekte Ladungssicherung und die Einhaltung der Sozialvorschriften im gewerblichen Verkehr.

Um die Kenntnis über geänderte oder neue Verkehrsregeln zu verbessern, wird das Land Brandenburg weiterhin verschiedene Träger der Verkehrssicherheitsarbeit im Rahmen seiner Möglichkeiten unterstützen. Eine Bereitstellung von Informationen kann bspw. über Wissensplattformen erfolgen.

Relevante Akteure sind dabei u. a. Arbeitgebende, Fahrschulen, Logistikunternehmen oder Verbände.

**Schulungen für Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor Ort** bleiben ein zentrales Instrument für die Kommunikation von Verkehrsregeln. Die Akteure werden aufgerufen, neue Ansätze zu identifizieren oder zu entwickeln, um weitere Bevölkerungsgruppen damit erreichen zu können.

### **Effiziente Gewährleistung der Regeleinhaltung (Überwachung und Sanktionierung)**

Die Verkehrsüberwachung im Straßenverkehr spielt eine zentrale Rolle für die Wirkung des Verkehrsrechts auf die Verkehrssicherheit. Das bezieht sich sowohl auf die Einhaltung und Überwachung von Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten), Qualifizierungsmaßnahmen für Berufskraftfahrende als auch Unterwegskontrollen. Akteure der Überwachung sind die Polizei, das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), das Landesamt für Arbeitsschutz, Verbraucherschutz und Gesundheit (LAVG) sowie die Kommunen. Die Umsetzung der Verkehrsüberwachung erfolgt weiterhin auf hohem Niveau. Dabei ist sowohl die tatsächliche Überwachung und **Sanktionierung des Fehlverhaltens** als auch die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit in der Fläche von Relevanz. Wichtig ist ebenfalls, dass Fehlverhalten schnellstmöglich und konsequent geahndet wird. Dabei ist die Durchführung von Anhaltekontrollen ein effektives Instrument, da ein direkter Zusammenhang zwischen Fehlverhalten und Ahndung hergestellt wird. Die Kombination von Überwa-

chungsmaßnahmen mit einer entsprechenden Aufklärung (Dialog bei Anhaltekontrollen) trägt zur nachhaltigen Wirkung bei. Parallel dazu ermöglicht die Fokussierung der Überwachung auf **räumliche Schwerpunkte**, Konfliktsituationen oder Deliktgruppen einen hohen Nutzen unter Berücksichtigung der beschränkten Ressourcen. Hier bedarf es einer stärkeren Schärfung auf Situationen, bei denen Kommunikations- und Infrastrukturmaßnahmen nur eingeschränkt wirksam sind, bspw. Alkohol- und Geschwindigkeitsverstöße. Auch Hinweise aus der Bevölkerung finden im Rahmen von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen Berücksichtigung.



Foto: © Kathleen Friedrich

Die **Überwachung der Geschwindigkeit** steht besonders nach den festgestellten Anstiegen relevanter Verkehrsunfallsituationen im zentralen Fokus für die Verkehrsüberwachung. Auch die transparente Begründung neu angeordneter oder geänderter Geschwindigkeitsbeschränkungen ist sinnvoll (z. B. durch geeignete Zusatzzeichen), um die Regelakzeptanz zusätzlich zu erhöhen.

Die Umsetzung von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen bedarf einer sichtbaren Präsenz der Kontrollbehörden. Angesichts des zunehmenden Verkehrsunfallaufkommens im Radverkehr und aufgrund der stärkeren Nutzung dieses Verkehrsmittels ist zu





Foto: © Kathleen Friedrich

prüfen, wie die Überwachung von Verkehrsdelikten im Zusammenhang mit Radverkehrsunfällen angepasst und verstärkt werden kann. Die Legalisierung von Cannabis stellt zusätzliche Herausforderungen an die Arbeit aller Akteure der Verkehrssicherheit. Unbestritten ist und bleibt die Tatsache, dass das Fahren unter dem Einfluss psychoaktiver Substanzen fahreignungsrelevant ist. Wichtig ist dabei, dass Fahrzeugführende den Genuss klar vom Führen eines Fahrzeugs trennen.

Das Thema **Ablenkung** hat vor dem Hintergrund einer sich weiter entwickelnden Fahrzeugtechnik sowie der Nutzung mobiler Kommunikationsmittel bei der Verkehrsteilnahme einen hohen Stellenwert in der Verkehrsüberwachung.

Die **Durchführung der Kontrollen** im gewerblichen

Personen- und Güterverkehr von u. a. Sozialvorschriften bei den Betrieben durch das Landesamt für Arbeitsschutz, Verbraucherschutz und Gesundheit (LAVG) sowie bei Straßenkontrollen durch die Polizei bleibt ein wichtiger Bestandteil der Überwachung der Regeleinhaltung.

### **Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit**

Eine **moderne Kommunikation** in der Verkehrssicherheitsarbeit berücksichtigt die heutzutage stark heterogene Mediennutzung der Bevölkerung. Entsprechend gilt es, Botschaften für verschiedene Altersgruppen und Verkehrsmittelnutzungen auch unter Berücksichtigung regionaler Spezifika adressatengerecht zu kommunizieren. Im Rahmen der Dachkampagne „**Lieber sicher. Lieber leben.**“<sup>3</sup> des Landes Brandenburg wird eine Vielzahl an Kommu-

nikationsmaßnahmen fortgesetzt und durch neue ergänzt. Dadurch sollen das Bewusstsein für die Risiken im Straßenverkehr erhöht und Hinweise zum sicheren Verhalten gegeben werden. Das sichere Verhalten betrifft dabei auch die passive Sicherheit durch das Nutzen von Sicherheitsgurten, dem Tragen von Schutzhelmen oder der Sicherung von Kindern auf und in Fahrzeugen.

Anhaltspunkt für die Ausrichtung und Priorisierung der Öffentlichkeitsarbeit bietet die **Auswertung der jährlichen Verkehrsunfallstatistik**. Darauf können das Land und die Vielzahl an Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit aufsetzen und eigene Kommunikationsansätze entwickeln. Eine Erweiterung der bisherigen Partnerschaften könnte die Anzahl der angesprochenen Adressaten erhöhen.

Im nächsten Schritt gilt es, neben den bisher schon intensiv adressierten Altersgruppen (Kinder und Jugendliche sowie Ältere) auch die Erwachsenen im Erwerbsalter stärker in den Fokus zu nehmen. Hierzu bedarf es voraussichtlich zusätzlicher Kommunikationskanäle sowie neuer Partnerschaften. Ein Fokus sollte dabei auf dem betrieblichen Mobilitätsmanagement liegen.

Ein großer Stellenwert kommt den etablierten **Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit** wie u. a. der Landesverkehrswacht (LVW) und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) zu. Sie bieten eine große Vielfalt an Angeboten, die es auf Landesebene und vor allem landesweit umzusetzen gilt.

Nicht zuletzt wird gemeinsam mit allen Partnern der Verkehrssicherheitsarbeit die ganze Bandbreite an heutigen Kommunikationskanälen getestet und entsprechend genutzt. Dabei werden die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in ihrem Alltag mit Verkehrssicherheitsthemen konfrontiert und möglichst niederschwellig für die Verkehrssicherheit sensibilisiert. Eine **zielgerichtete Pressearbeit** der betroffenen Ressorts auf Grundlage der regelmäßi-

gen Analyse des Verkehrsunfallgeschehens ist ein wichtiger Teil davon.

## **Verbesserung von Fahrausbildung und Erwerb von Fahrerfahrung**

Der Grundstein für eine sichere motorisierte Verkehrsteilnahme wird mit einer guten Fahrausbildung gelegt. Altersbedingtes Risikoverhalten und auch die noch mangelnde Fahrerfahrung führen jedoch zu einer deutlich erhöhten Verkehrsunfallbelastung in der Altersgruppe 18 bis 24 Jahre. Bund und Länder haben in der Vergangenheit eine Vielzahl an flankierenden Maßnahmen für diese Zielgruppe entwickelt und umgesetzt. Beispielhaft werden hier das **Begleitete Fahren ab 17 Jahren** und auch die bundesweite Einführung der pädagogisch orientierten Fahrschulüberwachung angeführt.

Mit der zeitnah zu erwartenden vierten **EU-Führerscheinrichtlinie** ergeben sich voraussichtlich weitere Anpassungen auf nationaler Ebene, die auch Auswirkungen auf den Bereich der Fahrausbildung haben werden. Das Land Brandenburg wird sich auf Bundesebene weiter intensiv in die Rechtssetzungsprozesse einbringen und zielführende, sicherheitsrelevante Änderungen voranbringen.

Neben der reinen Fahrzeugbeherrschung und Regelkenntnis sollten den Fahranfängerinnen und Fahranfängern aufgrund der potenziell weiteren Verdichtung des Verkehrs zunehmend Fähigkeiten zur Verbesserung der Verkehrswahrnehmung und der Gefahrenvermeidung vermittelt werden. Im Training dieser Fähigkeiten liegt ein großes Potenzial zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Verfügbare Medien in Bezug auf das regionale Verkehrsunfallgeschehen können hier noch stärker einfließen. Grundsätzlich bedarf es der **kontinuierlichen Weiterentwicklung von Programmen und Maßnahmen** in dieser Zielgruppe zur Anpassung an veränderte Risiken im Straßenverkehr sowie neuer Möglichkeiten der Kommunikation. Vor allem in Bezug auf die virtuelle

# Lieber Abstand. Lieber leben.

#liebersicherlieberleben



[liebersicher.de](https://liebersicher.de)

Lieber sicher.  
Lieber leben.





Darstellung von Gefahren im Verkehr, etwa über VR-Brillen oder Fahrsimulatoren, ergeben sich zusätzliche Möglichkeiten.

Um die Lernphase der jungen Fahranfängerinnen und Fahranfänger zu verlängern, wurde das Begleitete Fahren ab 17 in seiner Einführung unterstützt. Aus Sicht der Landesregierung wäre sogar eine Ausweitung auf ein Begleitetes Fahren ab 16 Jahren sinnvoll. Hier gilt es, Entscheidungsträger auf Ebene des Bundes und der EU zu überzeugen und eine Öffnung der EU-Richtlinie anzustreben.

Besonders wichtig ist die fortlaufende Unterstützung verschiedener Programme, die darauf abzielen, junge Fahrende davon abzuhalten, unter dem Einfluss von Drogen oder Alkohol am Steuer zu sitzen. Beispielhaft kann die Fortsetzung des „**Fifty-Fifty-Taxis**“<sup>6</sup> erwähnt werden, bei dem das Land Brandenburg die Hälfte der Taxikosten für junge Menschen im Alter von 16 bis 25 Jahren an Freitag- und Samstagabenden sowie vor gesetzlichen Feiertagen übernimmt.

## Verbesserung der Unfallhilfe und des Rettungsdienstes

Die zeitnahe Hilfe für Verkehrsunfallopfer ist entscheidend, um die Folgen von Unfällen bzw. die Schwere von Verletzungen möglichst gering zu halten. Hierzu tragen die Rettungskräfte und deren technische Ausstattung, die Ausstattung in den Fahrzeugen (bspw. e-Call) aber auch die Bevölkerung bei. Es gilt, auch weiterhin eine **ausreichende** personelle, materielle und finanzielle **Ausstattung** der Akteure bei den Rettungskräften sicherzustellen.

Alle Bürgerinnen und Bürger sollten dafür gerüstet sein, am Unfallort Erste Hilfe zu leisten. Das Land Brandenburg setzt sich daher dafür ein, dass alle zwei Jahre verpflichtende Erste-Hilfe-Kurse in öffentlichen Institutionen (Behörden, Schulen) durchgeführt werden und unterstützt entsprechende Pilotvorhaben. Sollte es auf Bundesebene zu keiner

Verpflichtung kommen, sollen die Fahrerlaubnisinhaber durch Öffentlichkeitsarbeit motiviert werden, freiwillig – und damit bewusst – regelmäßig einen Auffrischkurs zu besuchen.

Die moderne technische Ausstattung der Rettungsdienststellen im Land soll regelmäßig überprüft und angepasst werden. Es bedarf weiterhin der regelmäßigen Überprüfung der Einsatzzeiten vor dem Hintergrund ggf. reduzierter Standorte von Kliniken im ländlichen Bereich.

## 5.2 Infrastruktur

### 5.2.1 Handlungsbedarf

Die vorhandene Infrastruktur hat einen **erheblichen Einfluss auf das Verkehrsverhalten** und die daraus resultierenden Unfallrisiken. Im Handlungsfeld Infrastruktur werden Maßnahmen betrachtet, welche sichere Verkehrsbedingungen im Zusammenhang mit der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr sowie den motorisierten Verkehr gewährleisten. Die Maßnahmen und der Ressourceneinsatz der Landesverwaltung orientieren sich an den Grundsätzen des BbgMobG.



Foto: © Rasica / istockphoto.com



Foto: © Thomas Kühn

Der Verkehrsunfallbericht identifizierte unterschiedliche Handlungsbedarfe mit Blick auf die vorhandene Infrastruktur<sup>1</sup>:

Innerorts:

- Bereitstellung und sichere Gestaltung von **Querungsmöglichkeiten** oder -hilfen, vor allem auch außerhalb von Knotenpunkten;
- einfache, begreifbare und bedarfsgerechte **Knotenpunkte** für alle Verkehrsarten;
- sichere Gestaltung von **Radverkehrsführungen an Kreisverkehren**;

Außerorts:

- Vermeidung oder Absicherung von **Hindernissen** neben der Fahrbahn;
- **Ergänzung** unzureichender oder fehlender **Radverkehrsinfrastruktur** einschließlich Bereitstellung sicherer Querungsstellen.

Eine sichere Infrastruktur bedarf ausreichender Investitionen sowie eines entsprechenden Know-hows bei den Fachleuten in der Planung und beim Betrieb. Erst die konsequente Anwendung der **technischen Regelwerke**, ergänzt um aktuelle Erkenntnisse der Forschung, legt die Basis für die selbsterklärende und fehlerverzeihende Infrastruktur. Dies ist von entscheidender Bedeutung für dieses Handlungsfeld.



Um zielgerichtet Risiken der Infrastruktur im Land Brandenburg zu ermitteln bzw. auf diese reagieren zu können, bedarf es **aussagekräftiger Verkehrsunfall-, Verkehrs- und Infrastrukturdaten**. Die Ver-

fügbare von Infrastrukturdaten in guter Qualität ist von hoher Relevanz für die Verkehrssicherheitsarbeit. Hierbei sollten auch neue Ansätze für die Datenerhebung und deren Bereitstellung geprüft werden.



Foto: © Winkler

## 5.2.2 Handlungsansätze

### Sichere Straßeninfrastruktur

Das Land Brandenburg wird die **Verkehrssicherheitsaudits** für Bundes- und Landesstraßen konsequent fortführen und verstetigen. An die Landkreise und kreisfreien Städte wird appelliert, dies auch für die Straßen in ihrer Zuständigkeit zu tun. Rahmenbedingungen könnten dabei in Hinblick auf die Finanzierung, ein gezieltes Wissensmanagement oder den Austausch und die Sammlung von Informationen zu den Ergebnissen der Sicherheitsaudits verbessert werden.

Regelmäßig durchgeführte **Verkehrsschauen** unterstützen die Gewährleistung einer sicheren Ausstattung des Bestandsnetzes. Das Land bestärkt jedes Ansinnen, neben den gesetzlich durchzuführenden Standardverkehrsschauen noch zusätzliche Sonderverkehrsschauen mit dem Fokus auf bestimmte Verkehrsmittel (z. B. Radverkehr oder Schulwege) durchzuführen. Die Ergebnisse daraus bieten Ansatzpunkte, um zeitnah und durch effiziente Maßnahmen die Verkehrssicherheit im Bestand zu verbessern.

Das Sicherheitsaudit ist bereits für alle Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen auf Bundes- und Landesstraßen verbindlich eingeführt. Zur Förderung der Umsetzung in Landkreisen und kreisfreien Städten wird die weitergehende Verknüpfung des **Sicherheitsaudits** mit Fördermitteln geprüft.

Wünschenswert wäre eine flächendeckende Einführung von **Bestandsaudits**. Dazu sind Erfahrungen z. B. aus begleiteten Pilotprojekten zu sammeln, um diese ggf. in entsprechende Vorgaben und Prozesse überführen zu können.

Die **örtliche Unfalluntersuchung** mit der Entschärfung von Unfallhäufungsstellen steht im Zentrum der Verkehrssicherheitsarbeit im Bestandsnetz. Das Verfahren ist hoch wirksam und hat sich seit vielen Jahren bewährt. Ein regelmäßiges Monitoring der Maßnahmenumsetzung der Beschlüsse der Verkehrsunfallkommission insbesondere bei langfristigen Planungsprojekten der Straßenbaulastträger würde eine zeitnahe Beseitigung von erkannten Defiziten der Infrastruktur unterstützen.





Foto: © Thomas Kühn

Die **Sicherheitsanalyse von Straßennetzen** ergänzt die Arbeit der Verkehrsunfallkommission und stuft das gesamte Bestandsnetz in Bezug auf Verbesserungspotenziale für die sichere Gestaltung und den Betrieb der Straßeninfrastruktur ein. Das Land Brandenburg strebt an, die Verfügbarkeit und Qualität der dafür erforderlichen Daten zu verbessern. Die Einführung des im Rahmen der Sicherheitsanalyse für die Bundesstraßen neu entwickelten, proaktiven Bewertungsverfahrens soll auch hinsichtlich einer Umsetzung für die Landesstraßen geprüft werden.

### **Regelwerke konkretisieren und flächendeckend umsetzen**

Die Umsetzung der **technischen Regelwerke** durch alle Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörden gewährleistet ein landesweit einheitliches Verkehrssicherheitsniveau.

Daneben findet sich aber auch eine Vielzahl an häufig aktuelleren Wissensdokumenten zu Best-Practice-Maßnahmen oder Forschungsarbeiten. Regelmäßig aktualisierte **landesspezifische Leitfäden** (wie bspw. der Leitfaden für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten) und Handbücher zu bewährten Sicherheitsmaßnahmen ermöglichen einen Wissenstransfer. Hiervon profitieren die relevanten Akteure in Bezug auf die Verbesserung der Infrastruktursicherheit.

### **Selbsterklärende und fehlerverzeihende Straßeninfrastruktur**

Selbsterklärende Straßen verdeutlichen den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern intuitiv, wie sie sich darauf verkehrssicher und regelkonform verhalten sollen. Fehlerverzeihende Straßen sind so gestaltet und betrieben, dass

Verkehrsunfälle nicht passieren oder Unfallfolgen weniger schwer sind. Die **Straßengestaltung** berücksichtigt dabei auch die Anforderungen von besonders vulnerablen Gruppen, etwa von älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern. Davon profitieren aber letztendlich alle, die im Straßenverkehr unterwegs sind. Der Mensch sollte noch stärker im Zentrum der Planung und des Umbaus des Straßennetzes stehen (**Human Factor-Ansatz**). Dabei werden seine psychologischen und physiologischen Grenzen einbezogen, damit Fehlverhalten erst gar nicht auftritt oder zumindest ohne schwere Folgen bleibt. Ein wichtiger Fokus liegt dabei u. a. auf der geschwindigkeitsreduzierenden Gestaltung der Straßeninfrastruktur.

In diesem Zusammenhang sollte auch die Wechselwirkung zwischen subjektiver bzw. wahrgenommener Sicherheit und der objektiven Verkehrssicherheit (Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen) mitberücksichtigt werden.

Beim Umbau von Straßenräumen ist die Beeinträchtigung der Einsatzfähigkeit und die Erreichbarkeit von Einsatz- bzw. Schadensorten für Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste und andere Behörden- und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben zu vermeiden. Eine Einbindung dieser, zur Berücksichtigung ihrer Bedarfe bei Um- oder Neubau vorhandener Verkehrsflächen ist sicherzustellen. Polizei, Feuerwehr und andere Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben müssen im Einsatzfall so schnell wie möglich an Einsatzorte gelangen, um Gefahren dort wirksam zu bekämpfen und Rechtsgüter zu schützen.

### **Berücksichtigung von demografischen Veränderungen im Land Brandenburg bei der Planung und dem Unterhalt der Infrastruktur**

Die zunehmende Gruppe der älteren Fahrzeugführenden bedarf einer besonderen Beachtung (vor

allem die Älteren ab 75 Jahren). Das Leistungsvermögen ist individuell unterschiedlich und tendenziell mit zunehmendem Alter rückläufig, was sich in den steigenden Unfallrisiken und Zahlen der Verunglückten bei Verkehrsunfällen dieser Zielgruppe zeigt. Dem muss die Planung und der Unterhalt des Verkehrsraums Rechnung tragen. Die zu bewältigenden Fahraufgaben sollten bereits in der Infrastrukturplanung hinsichtlich der Komplexität überprüft und gegebenenfalls reduziert werden. Eine qualitativ hohe Erkennbarkeit sowie die **Begreifbarkeit des Verkehrsraumes** unterstützen die sichere Nutzung sowie das sichere Führen von Fahrzeugen im Straßennetz.

Das Land Brandenburg setzt sich in den entsprechenden Gremien dafür ein, dass in den Regelwerken für Straßeninfrastruktur die Belange älterer Menschen stärker berücksichtigt werden.

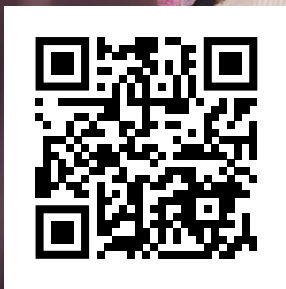


Foto: © MIL



# Lieber Taxi. Lieber leben.

#liebersicherlieberleben



© jacoblund / iStockphoto.com

[liebersicher.de](https://www.liebersicher.de)

Lieber sicher.  
Lieber leben.

  
LAND  
BRANDENBURG



## 5.3 Zukunftstechnologie, Automatisierung und Digitalisierung

### 5.3.1 Handlungsbedarf

Die fortlaufenden Verbesserungen bei der **Sicherheitsausstattung von Kraftfahrzeugen** haben dazu beigetragen, dass schwere Verkehrsunfälle in der Vergangenheit weniger schwerwiegende Folgen hatten. Das Handlungsfeld Technik betrifft neben der Fahrzeugtechnik aber auch weitere Bereiche. Das sind u. a. die technische Ausstattung der Straßeninfrastruktur, innovative Methoden zur Datengewinnung sowie technische Lösungen, welche die Verkehrssicherheitsarbeit bei der Analyse und Organisation unterstützen.

Die **Weiterentwicklung** und Anwendung **wirksamer Technologien** zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gilt es weiterhin zu fördern. Als Technologie sollten aber auch neue Kommunikationskanäle wie bspw. soziale Medien verstanden werden, um die Öffentlichkeitsarbeit zielgerichtet zu intensivieren.

Konkreter Bedarf aus dem Verkehrsunfallgeschehen zeigt sich bei dem enormen Anstieg der Verkehrsunfälle mit **Elektrokleinstfahrzeugen**, wenn auch bisher noch auf niedrigem Niveau. Deshalb bedarf es Überlegungen, wie bspw. die Ausstattung dieser Fahrzeuge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen kann.

Einsatzfelder für Fahrassistenzsysteme sind die Verkehrsunfallvermeidung bei Abbiegevorgängen (Abbiegeassistenzsysteme), aber auch das Erkennen von Personen, die die Straße überschreiten sowie der fließende Verkehr oder kreuzende Verkehrsströme an Knotenpunkten (Notbremsassistenten). Die Anzahl dieser Unfälle blieb mit Ausnahme der Unfälle beim Überschreiten in den letzten Jahren konstant.

Zudem hat sich seit 2017 die Anzahl von Unfällen mit der Verkehrsunfallursache der nicht angepassten Geschwindigkeit und/oder Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts und außerorts mehr als verdoppelt. Im Sinne einer **zukunftsorientierten Verkehrsüberwachung** ist der Einsatz moderner Techniken zwingend notwendig. Die Nutzung und weitere Automatisierung der Überwachungstätigkeit in Zeiten personell knapper Ressourcen wird bei allen Kontrollbehörden empfohlen. Die Anwendung feststehender und **mobiler Überwachungsanlagen** bewirkt eine stärker wahrgenommene Präsenz der Kontrollbehörden in der Fläche.

In bestimmten Regionen des Landes verursachen **Wildunfälle** Personenschäden im Straßenverkehr. Neue technische Ansätze könnten dabei helfen, die bisher umgesetzten Maßnahmen zu ergänzen bzw. weiterzuentwickeln.

Zudem wird eine stärkere **Digitalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit** angestrebt. Dabei können spezielle Tools helfen, bspw. Sicherheitsaudits, Verkehrsschauen oder auch Ortsbesichtigungen effizienter durchzuführen oder noch bessere Erkenntnisse aus verknüpften Datenanalysen abzuleiten. Es sind die **Möglichkeiten der künstlichen Intelligenz** sowie der weiteren Automatisierung von Prozessen für eine effektivere und effizientere Gestaltung der Verkehrssicherheitsarbeit zu diskutieren.

Das betrifft vor allem die öffentliche Verwaltung, da der Fachkräftemangel sowie generell beschränkte Ressourcen für die Verkehrssicherheitsarbeit neue Lösungsansätze erfordern.



Foto: © ftohansel / stock.adobe.com

### 5.3.2 Handlungsansätze

#### Sichere Fahrzeuge durch Ausstattung, Assistenzsysteme und Automatisierung

##### Förderung

Moderne Fahrzeuge sind mit fortschrittlicher Sicherheitsausstattung und Assistenzsystemen ausgerüstet. Diese unterstützen den Fahrenden dabei, Gefahren schneller zu erkennen und angemessen zu reagieren. Aus diesem Grund werden bestehende Förderungen des Bundes, etwa für den **Abbiegeassistenten**, weiter genutzt sowie eigene Förderprogramme, wo möglich, fortgeführt.

Ergänzend dazu soll die sukzessive Ausstattung der Bestandsflotte des Landes mit entsprechenden Sicherheitssystemen geprüft und weiter vorange-

trieben werden. Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen der Landesverwaltung mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 5 Tonnen sind technische Fahrzeugsicherheitssysteme zu berücksichtigen. Eine **Nachrüstung** des bestehenden Fuhrparks ist nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und dem Einsatzbereich der Fahrzeuge vorzunehmen (vgl. § 32 BbgMobG). Zudem bedarf es entsprechender Anforderungskriterien für die Ausstattung, damit diese in Ausschreibungen des Landes für Auftragnehmer und deren Flotten berücksichtigt werden können (bspw. im Schulbusverkehr).

##### Aufklärung

Die Aufklärung im Bereich des privaten Fahrzeugbestands sowie bei Neu- und Gebrauchtwagenkäufen zu den **Funktionen aktueller Fahrassistenzsysteme** stellt einen weiteren Ansatz dar. Durch ein bes-

seres Verständnis soll zur Nutzung dieser Systeme im Fahrzeug motiviert und zum Kauf entsprechend optionaler Ausstattung animiert werden. Hierbei sind u. U. Kooperationen mit Autohäusern und Kfz-Händlern im Land Brandenburg hilfreich. Funktionsweisen der Sicherheitssysteme sollen vor Ort anhand detaillierter Erklärungen, praktischer Vorführungen und auch Schulungen am konkreten Fahrzeug erläutert und deren Wichtigkeit betont werden. Durch die Gegenüberstellung von Risiken im Straßenverkehr mit den Nutzerpotentialen der Systeme wird eine höhere Akzeptanz erwartet. Neben der Akzeptanz ist aber auch die korrekte Nutzung wichtig. Ein besonders hoher Nutzen wird für bestimmte Kreuzungs- oder Konfliktsituationen gesehen.

Zur Aufklärung gehört zudem die Kommunikation der enormen Wichtigkeit von **passiven Schutzsystemen** und deren Verwendung, wie das Anlegen von Sicherheitsgurten, der Kindersicherung im Fahrzeug oder das Tragen von Schutzhelmen auf dem Fahrrad. Ergänzt werden diese Aspekte um Themen zur sicheren Fahrradausstattung. Bestehende Informationskampagnen und Schulungsprogramme werden weiterhin diese Themen adressieren, genauso wie diese auch praktisch im Rahmen von Fahrradtrainings berücksichtigt werden könnten.

## **Technische Infrastruktur zur Unterstützung der Verkehrssicherheit**

### **Aufklärung**

Die weitere **Digitalisierung** der technischen Infrastruktur mit Relevanz für die Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg stellt einen weiteren Fokus dar. Das betrifft straßenseitige Einrichtungen wie u. a. dynamische Anzeigen, aber auch die persönliche Information der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer über aktuelle Geschehnisse mittels Softwareanwendungen für mobile Endgeräte (App). Themen sind dabei die Darstellung von Verkehrsflüssen, verkehrsflussbeeinträchtigende Maßnahmen, die Planung alternativer Routen, aber auch

Informationen zu Baustellen, Umleitungen oder Rad-schnellverbindungen und Radvorrangrouten.

### **Überwachung und Sanktionierung**

Es wird begrüßt, wenn die Kontrollbehörden die Verkehrsüberwachung zur Einhaltung von Verkehrsregeln mit besonderer Relevanz für die Verkehrssicherheit wie u. a. im Zusammenhang mit den Geschwindigkeiten, dem Fahren unter Alkohol oder Drogen, dem ruhenden Verkehr oder dem Radverkehr fortsetzen und ausbauen. Hierbei könnten die bestehenden kommunalen ortsfesten **Geschwindigkeitsüberwachungen** noch stärker durch mobile Anlagen ergänzt werden. Die Verkehrsüberwachung im Land Brandenburg orientiert sich vorrangig an der Verkehrsunfalllage. Sie erfolgt dabei flächendeckend und an gefahrenträchtigen sowie unfallauffälligen Bereichen. Bürgerhinweise finden im Rahmen der Verkehrsüberwachung Berücksichtigung und können den Kommunen auch über das Web-Portal „Maerker“ mitgeteilt werden.

Auch die konsequente und zeitnahe Ahndung von Verstößen erhöht die Wahrscheinlichkeit einer positiven Verhaltensbeeinflussung. Hierzu wird geprüft, wo im Prozess noch Verbesserungspotenziale bestehen.

Auf Bundesebene wird sich das Land Brandenburg weiterhin für eine Erhöhung der Sanktionsmaßnahmen sowohl in Bezug auf Bußgelder als auch Fahrverbote und für eine Halterhaftung einsetzen.

### **Straßenseitige Einrichtungen und Vernetzung (Vehicle-to-Infrastructure)**

Um die Verkehrssicherheit zu verbessern, stellt das zuständigkeitsübergreifende Mobilitätsmanagement einen Ansatz dar. Dies beinhaltet die Förderung und das Vorantreiben von Maßnahmen, die verschiedene Bereiche des Verkehrsmanagements abdecken. Dazu gehören die Bereitstellung von Infodiensten für Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, die **Etablierung übergeordneter Steuerungszentralen** für das Verkehrsmanagement sowie die Implemen-



tierung von dynamischen Anzeigen entlang der Straßen. Hierzu werden Verbesserungspotenziale bei den bestehenden Prozessen geprüft, an denen das Land beteiligt ist.

Parallel dazu wird das Land Brandenburg die Entwicklungen bei der zunehmenden Fahrzeugautomatisierung beobachten. In diesem Zusammenhang könnten bspw. Testfelder für Forschungsprojekte zur Verfügung gestellt werden. Es wird auch geprüft, inwiefern der Ausbau der notwendigen technischen Ausstattung entlang der Straßen unterstützt werden kann, die eine effektive Vernetzung und Integration der automatisierten Fahrzeuge ermöglicht. Diese Maßnahmen unterstützen den schnelleren Einsatz von Systemen des automatisierten Fahrens, um dessen Potenziale für die Verbesserung der Verkehrssicherheit frühzeitig nutzen zu können.

## **Verbesserte Daten durch stärkere Digitalisierung**

### **Datenerhebung**

Ziel ist es, die **Verkehrsunfallaufnahme** zu optimieren, effizienter zu gestalten und an neue technologische Entwicklungen anzupassen. Dies betrifft insbesondere die Informationserhebung relevanter Fahrzeugdaten zur Verkehrssituation vor und zum Zeitpunkt des Unfallereignisses. Solche Prozesse sind essenziell angesichts der zunehmenden Automatisierung im Kfz-Verkehr und der Digitalisierung der Infrastruktur.

Es werden zunehmend mehr Bereiche des Straßenverkehrs digitalisiert, u. a. auch im Rahmen vom Building Information Modelling (BIM). Dabei drängen neue Anbieter auf den Markt, welche Daten aus verschiedenen Quellen sowie in unterschiedlichen Ausprägungen und Formaten zur Verfügung stellen können. Diese Angebote werden kontinuierlich auf ihren Nutzen für die Verkehrssicherheitsarbeit geprüft und mit den Akteuren im Rahmen entsprechender Austauschformate diskutiert.

### **Analysetools**

Bei der **konsequenten Digitalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit** steht die Verbesserung der Datenverfügbarkeit und -analyse im Mittelpunkt. Ein wichtiger Schritt ist dabei die weitere Zentralisierung von Daten auf einer gemeinsamen Datenplattform, welche bspw. für verknüpfte Verkehrsunfallanalysen auch zuständigkeitsübergreifend genutzt werden könnte. Dazu werden laufende Aktivitäten aus Sicht der Verkehrssicherheitsarbeit bewertet und entsprechende Anforderungen in den Entwicklungsprozess eingespeist. Dies erfolgt im Einklang mit entsprechenden Landesstrategien wie bspw. der Mobilitäts- und der Radverkehrsstrategie. Es werden neue Erkenntnisse für die Verkehrssicherheitsarbeit u. a. in Bezug auf die Wirksamkeit von Maßnahmen im Rahmen von Evaluationen erwartet.

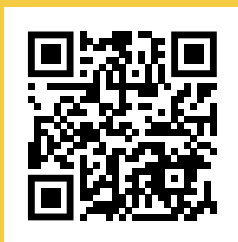
In diesem Zusammenhang werden auch die Potenziale von **künstlicher Intelligenz** und Prozessautomatisierung anwendungsbezogen geprüft und, wo zielführend, umgesetzt. Besonders die öffentliche Verwaltung steht vor der Herausforderung, aufgrund von Fachkräftemangel und begrenzter Ressourcen, auch die Verkehrssicherheitsarbeit weiter zu automatisieren.



Foto: © Prostock-studio / stock.adobe.com

# Lieber Vorsicht. Lieber leben.

#liebersicherlieberleben



[liebersicher.de](https://www.liebersicher.de)

Lieber sicher.  
Lieber leben.





## 5.4 Ressourcenoptimierung und Vernetzung

### 5.4.1 Handlungsbedarf

Die Verkehrssicherheitsarbeit ist eine **Querschnittsaufgabe**, welche eine Vielzahl an Akteuren betrifft (sowohl interdisziplinär als auch zuständigkeitsübergreifend). Hierzu gehören neben der Verwaltung sowie den Kontrollbehörden und Rettungsdiensten auf Landes- und Kommunalebene auch die vielen Ehrenamtlichen, die Verbände sowie die Forschung oder die Arbeitgeber. Es gilt, doppelte Bearbeitungen abzubauen, die Verkehrssicherheitsarbeit an den herausgearbeiteten Schwerpunkten auszurichten und die **gemeinsame Verantwortung für die Vision Zero** wahrzunehmen.

Hinzu kommt, dass vor allem begrenzte personelle Ressourcen eine zentrale Herausforderung für die Verkehrssicherheitsarbeit darstellen. Um Parallelstrukturen und projekte zu vermeiden, bedarf es einer **verbesserten Kommunikation und Kooperation** zwischen allen Akteuren, einer klaren Priorisierung und Strukturierung der Verkehrssicherheitsarbeit, der Konzentration auf wirksame Maßnahmen, welche aus Evaluationen abgeleitet wurden, sowie der Etablierung von Prozessen, die auch unabhängig von einzelnen Personen eine nachhaltige Verkehrssicherheitsarbeit ermöglichen.

Aus dem Beteiligungsprozess ergab sich ein deutlicher Bedarf für mehr Austausch zwischen den Akteuren. Das betrifft sowohl unterschiedliche Ressorts und Abteilungen, aber auch die Schnittstellen zwischen Landkreisen und kreisfreien Städten. Die **Vernetzung** gilt es mit modernen Kommunikationsformaten effizient zu gestalten. Zentral dabei ist die Berücksichtigung der individuellen Anforderungen der jeweiligen Akteure.

Mit neuen Verkehrsmitteln, sich wandelnden Verhaltensweisen sowie neuen technischen Herausforderungen, verändert sich der Straßenverkehr zunehmend schneller. Darauf gilt es, mit einem dynamischen Verkehrssicherheitsprogramm zu reagieren, welches kontinuierlich dem Bedarf angepasst werden kann. Die Grundlage dafür ist ein aussagekräftiges und einfach umzusetzendes **Monitoring** sowohl des Verkehrsunfallgeschehens als auch der Verkehrssicherheitsarbeit.

### 5.4.2 Handlungsansätze

#### Verbesserung Verkehrsunfallanalyse

##### Verbesserung Datengrundlage Verkehrssicherheitsarbeit

Durch die Verknüpfung von Verkehrsunfalldaten mit Netz-, Infrastruktur-, Verhaltens- und Verkehrsdaten könnten zielgerichtet Erkenntnisse für die Verkehrssicherheitsarbeit abgeleitet werden. Die Nutzung von anonymisierten Verkehrsunfallhergangstexten ermöglicht weitere Erkenntnisgewinne. Darüber hinaus können durch die Nutzung von Sondermerkmalen in den Verkehrsunfalldaten detailliertere Einblicke in die Ursachen und Muster von Verkehrsunfällen gewonnen werden.

##### Hilfestellung bei der Verkehrsunfallauswertung

Um die Effizienz der Verkehrsunfallanalyse zu verbessern, sollten weitere Möglichkeiten der Unterstützung für die verschiedenen Akteure geprüft werden. Durch die standardisierte Vorgehensweise bei der Verkehrsunfallauswertung werden Analyseprozesse effektiv gestaltet und damit die Identifizierung von Mustern und Ursachen von Verkehrsunfällen erleichtert.

## Austauschplattformen und Schnittstellen

### Landesebene

Im Bemühen um eine effektive und ressortübergreifende Verkehrssicherheitsarbeit auf Landesebene sollen durch die **interministerielle Arbeitsgruppe (IMAG)** zur Verkehrssicherheit Maßnahmen koordiniert und neue Ansätze der Verkehrssicherheitsarbeit gemeinsam mit den anderen Ressorts vorangebracht werden.

Weiterhin werden verschiedene Möglichkeiten geprüft und umgesetzt, wie bspw. im Sinne einer **Sensibilisierung für das Thema der Verkehrssicherheitsarbeit** ein tieferes Verständnis sowie Bewusstsein für die Dringlichkeit und Wirksamkeit von Maßnahmen zur Verkehrssicherheit erreicht werden können.

Die transparente Kommunikation des Vorgehens und der Erfolg der Verkehrssicherheitsarbeit des Landes nach außen ist ein weiterer Schwerpunkt für die Öffentlichkeitsarbeit. Hierfür wird u. a. das Format der gemeinsamen jährlichen **Fachtagung** des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) und des Ministeriums für Inneres und Kommunales (MIK) fortgeführt. Diese Tagungen bieten eine **Plattform für den Austausch** von Best Practices, die Vorstellung von Forschungsergebnissen und die Diskussion über zukünftige Entwicklungen im Bereich der Verkehrssicherheit auf Landesebene.

### Kommunalebene

Auf kommunaler Ebene wird ein erhebliches Potenzial für die Intensivierung der Verkehrssicherheitsarbeit durch einen besseren Informationsaustausch gesehen. Dieser Bedarf wurde klar von Seiten der Landkreise und kreisfreien Städte im Rahmen der Beteiligung zur Erarbeitung des Verkehrssicherheitsprogramms kommuniziert. In diesem Zusammenhang wird empfohlen, dass sich die kommunalen Akteure **stärker miteinander vernetzen** und

bestehende Austauschformate dafür nutzen. Dieser Austausch soll dabei helfen, bewährte Praktiken zu teilen, Ressourcen zu bündeln und eine kooperative Zusammenarbeit zu fördern.

Das Land Brandenburg wird **lokale Kooperationen** zur Verkehrssicherheit anregen, die sich aus Vertretern der Kommunalverwaltung, der Polizei, verschiedenen Verbänden und privaten Trägern zusammensetzen können. Diese sollen künftig eine entscheidende Rolle bei der Förderung eines umfassenden Ansatzes zur Verkehrssicherheit auf lokaler Ebene spielen.

Während viele Informationsangebote auf die Bearbeitungsebene abzielen, fehlt es derzeit noch an kompakten **Informationsangeboten** für Entscheidungsträger. In Abstimmung mit den anlaufenden Maßnahmen zur kommunalen Fortbildung aus dem Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung wird das Land Brandenburg entsprechende Formate prüfen und anstoßen. Kern dieser Formate sind Informationen für die Führungsebene zu Voraussetzungen und Nutzen von (vor allem) organisatorischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen.

Darüber hinaus stellt das Land Brandenburg für die kommunalen Akteure Informationen zur Verfügung, damit diese die verfügbaren Fördermittel für die Verkehrssicherheitsarbeit noch besser und zielgerichteter nutzen können. Die Informationen beinhalten klare Regelungen und Hinweise zur **Beantragung von Fördermitteln** sowie Informationen über die verschiedenen Finanzierungsmöglichkeiten, um die Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf lokaler Ebene zu erleichtern.

### Extern

Das Land Brandenburg steht im engen und aktiven Austausch mit den verschiedenen Partnern der Verkehrssicherheitsarbeit. Eine zentrale Rolle kommt dabei der Landesverkehrswacht mit ihren örtlichen

Verkehrswachten zu. Die Landesverkehrswacht ist seit 1991 aktiv und zählt mit ihren ca. 550 ehrenamtlich Engagierten zu den landesweit größten Umsetzungsorganisationen von Verkehrssicherheitsprojekten.

Die **intensivere Vernetzung und Kommunikation** zwischen den externen Akteuren im Rahmen von Tagungen, Workshops, aber auch in entsprechenden Foren, Netzwerken bzw. Gremien dient dem Austausch von Fachwissen, bewährten Praktiken und aktuellen Entwicklungen im Bereich der Verkehrssicherheit. Durch regelmäßige Updates und die Bereitstellung relevanter Informationen unterstützt das Land auch weiterhin den **kontinuierlichen Wissensaustausch** unter den Experten.

Die Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg wird von einer Vielzahl an ehrenamtlich Tätigen getragen. Daher ist es dringend geboten, die Unterstützung des Ehrenamts durch das Land Brandenburg weiterzuführen. Dies ist vor allem wichtig, um Multiplikatoren auf Augenhöhe in der entsprechenden Zielgruppe für die Verkehrssicherheitsarbeit zu gewinnen.



# Lieber Achtung. Lieber leben.

#liebersicherlieberleben



[liebersicher.de](https://www.liebersicher.de)

Lieber sicher.  
Lieber leben.



# 6 Umsetzung und Beteiligung

Das langfristige Ziel einer erfolgreichen Verkehrssicherheitsarbeit ist deren Integration in alle Arbeitsbereiche der handelnden Akteure. Eine isolierte Verkehrssicherheitsarbeit kann weder die Umsetzung der Vorgaben nach § 1 Absatz 5 BbgMobG nachhaltig gewährleisten, noch wird sie die dafür notwendigen Budgets erhalten.

Für die **Etablierung einer integralen Verkehrssicherheitsarbeit** gilt es, den Kreis der Akteure in der Verkehrssicherheitsarbeit weiter zu vergrößern. Das Verkehrssicherheitsprogramm soll zukünftig Arbeitsgrundlage für alle Personen sein, die sich mit der Mobilität im Straßenverkehr befassen.

Der Weg dorthin wird über folgende grundsätzliche Meilensteine erreicht:

1. Alle für die Verkehrssicherheit relevanten Akteure sind für die Belange der Verkehrssicherheit **sensibilisiert und motiviert**. Die öffentliche Hand, das Ehrenamt, aber auch die Privatwirtschaft tragen damit zur Umsetzung der Vision Zero bei. Für die Umsetzung dieser Belange in der Praxis sind ihnen Maßnahmen bekannt.
2. Es sind Voraussetzungen geschaffen worden, um Verkehrssicherheitsaspekte nachhaltig in der alltäglichen Arbeit zu berücksichtigen. Hierzu gehören verfügbare Information zu Schwerpunkten der Verkehrssicherheitsarbeit, nutzbare Daten für zielgerichtete Analysen, einfach zu handhabende Tools und vor allem **etablierte Prozesse** zur Organisation der Verkehrssicherheitsarbeit
3. Es existiert ein dynamisches, **interdisziplinäres und zuständigkeitsübergreifendes Austauschformat**. Dieses gewährleistet mit einer effizienten Struktur einen gleichartigen und aktuellen Wissensstand bei allen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit. Das Format weist Schnittstellen zu verschiedenen Fachleuten auf, über die jeweils aktuelles Wissen (national und international) in die Praxis überführt werden kann. Es werden im Rahmen der haushalterischen Möglichkeiten finanzielle und personelle Ressourcen sowohl für Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit als auch für die Koordination und den Austausch für die Verkehrssicherheitsarbeit zur Verfügung gestellt. Alle Akteure bekennen sich zur Vision Zero und zum Verkehrssicherheitsprogramm der Landesregierung.



Foto: © Thomas Kühn

## 6.1 Evaluierung der Verkehrssicherheitsarbeit

### Monitoring

Grundlage für eine dynamische Verkehrssicherheitsarbeit, welche sich aktuellen Trends und Risiken anpasst, ist eine **regelmäßige und aussagekräftige Bewertung der Verkehrsunfalllage**. Diese Analyse bildet eine Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit, um Maßnahmen daran auszurichten und weiterzuentwickeln.

Die weiteren Entwicklungen zum Monitoring der Verkehrssicherheitslage auf EU- und Bundesebene werden beobachtet, um Potenziale für die Nutzung dieser Ansätze auf Landesebene zu identifizieren.

Neben dem Verkehrsunfallgeschehen sowie den relevanten Einflussfaktoren ist auch die Prüfung der Umsetzung geplanter Maßnahmen relevant. Ziel ist es, Umsetzungshindernisse zu identifizieren sowie im Austausch mit den Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit Maßnahmen weiterzuentwickeln. Im Sinne eines prozessbegleitenden **Qualitätsmanagements der Verkehrssicherheitsarbeit** bietet es sich an, kontinuierlich den Fortschritt und die Ergebnisse der Verkehrssicherheitsarbeit zu erfassen und zu bewerten.

### Evaluation

Im Rahmen der Evaluation erfolgt die **Bewertung** der Zielerreichung bzw. des Umsetzungsstandes dieses Programms. Auf ihrer Grundlage sind Entscheidungsprozesse für das Erfordernis einer möglichen



**Nachjustierung** der Verkehrssicherheitsarbeit anzustoßen. Das Verkehrssicherheitsprogramm formuliert Leitlinien für eine verkehrssichere Mobilität und Infrastruktur im Land. Das Erreichen der Ziele dieses Programms kann gelingen, wenn alle Ebenen und Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit sich ihrer Verantwortung bewusst sind, sich aktiv einsetzen und im Rahmen ihrer Möglichkeiten entscheiden, Maßnahmen zu ergreifen sowie die dafür erforderlichen Ressourcen bereitstellen.

Beschränkte Budgets erfordern die Konzentration auf wirksame Maßnahmen in der Verkehrssicherheitsarbeit. Die Evaluation der Wirksamkeit von Maßnahmen benötigt Zeit, Daten und entsprechende Analysefähigkeiten. Der Maßnahmenkatalog gegen Unfallhäufungen (MaKaU) des Bundes stellt hier ein hilfreiches Werkzeug dar<sup>7</sup>. Grundsätzlich bedarf es entsprechender Daten und deren Auswertung, um neben der Wirksamkeit auf das Verkehrsunfallgeschehen auch weitere Aspekte wie Umsetzungshindernisse, Einflüsse auf Verhalten oder Kenntnisse und Einstellungen bei den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern bewerten zu können. Daher setzt sich das Land Brandenburg in den entsprechenden Gremien dafür ein, dass Evaluationsmethoden zentral auf übergeordneter Ebene entwickelt werden. Darauf aufbauend lässt sich der Austausch mit der Vielzahl an Fachleuten im Land Brandenburg sowie Externen zielgerichtet organisieren.

Gemeinsam mit den Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit strebt das Land Brandenburg an, das Verkehrssicherheitsprogramm während seiner Laufzeit zu überprüfen und die Umsetzung bei Bedarf anzupassen. In bestimmten Abständen Aktualisierungen bewertet werden, um den sich wandelnden Anforderungen und Entwicklungen Rechnung zu tragen.

## 6.2 Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen

### **Einsatz für verkehrssicherheitsrelevante Themen in anderen Zuständigkeitsbereichen**

Eine Vielzahl rechtlicher Vorgaben für den Straßenverkehr werden auf Bundesebene oder auch international (u. a. Vorgaben Fahrzeugtechnik) festgelegt. Das Land Brandenburg wird sich über die entsprechenden Gremien wie bspw. der Verkehrsministerkonferenz für die Anpassung rechtlicher Regelungen z. B. der StVO und VwV-StVO im Sinne der Verkehrssicherheit einsetzen.

Auch beim Thema der zunehmenden Automatisierung möchte sich das Land Brandenburg, wo möglich, proaktiv einschalten, um eine möglichst hohe Verkehrssicherheit bei der Umsetzung zu gewährleisten.

# Anhang – Maßnahmenliste

Maßnahmennummer Handlungsfeld	Thema: Unterebene	Maßnahme	Zuständigkeit
M.1 Mensch und Umfeld	Mobilitätsbildung und lebenslanges Lernen, Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit	Kommunikation aktueller Themen (u. a. Verkehrsregeln, Risiken) über unterschiedliche Kanäle	Land, Kommunen
M.2 Mensch und Umfeld	Mobilitätsbildung und lebenslanges Lernen: Kinder & Jugendliche	Fortführung Verkehrssicherheitsarbeit bei Aus- und Fortbildung des pädagogischen Personals in Bildungseinrichtungen	Land
M.3 Mensch und Umfeld	Mobilitätsbildung und lebenslanges Lernen: Kinder & Jugendliche, Radverkehr	Schulische Radfahrausbildung fortführen	Land
M.4 Mensch und Umfeld	Mobilitätsbildung und lebenslanges Lernen: Junge Erwachsene/ Erwachsene	Verkehrssicherheit im betrieblichen Mobilitätsmanagement	Land, Präventions-Akteure
M.5 Mensch und Umfeld	Mobilitätsbildung und lebenslanges Lernen: Seniorinnen und Senioren	Freiwillige Angebote wie u.a. Übungen zum Kompetenzerhalt	Land, Kommunen, Präventions-Akteure
M.6 Mensch und Umfeld	Mobilitätsbildung und lebenslanges Lernen: Seniorinnen und Senioren	Sensibilisierung Umfeld und Kooperation mit Hausärztinnen und Hausärzten	Land
M.7 Mensch und Umfeld	Mobilitätsbildung und lebenslanges Lernen: Fußverkehr	Fokusthemen sind u.a. Wahl sicherer Querungsstellen, Gefahren durch Sichtverdeckung, Sichtbarkeit, Einschätzung Geschwindigkeiten und Zeitlücken	Präventions-Akteure
M.8 Mensch und Umfeld	Mobilitätsbildung und lebenslanges Lernen: Radverkehr	Fokusthemen sind u. a. Pedelecs/E-Bikes, Sturzprävention	Land, Präventions-Akteure
M.9 Mensch und Umfeld	Mobilitätsbildung und lebenslanges Lernen: Radverkehr	Erlernen notwendiger Fähigkeiten zum Radfahren	Land, Kommunen
M.10 Mensch und Umfeld	Mobilitätsbildung und lebenslanges Lernen: Fußverkehr, Radverkehr, motorisierter Verkehr	Fokusthemen sind u.a. Risiken an Knotenpunkten, ruhender Verkehr, Seitenraum, regelwidrige Verhaltensweisen, passive Sicherheit, Nutzung Fahrassistenzsysteme	Land, Kommunen, Präventions-Akteure
M.11 Mensch und Umfeld	Mobilitätsbildung und lebenslanges Lernen: Motorisierter Verkehr	Fokusthemen sind u.a. angepasste Geschwindigkeiten, Ablenkung, Umgang mit Alkohol Drogen und Medikamenten	Land, Kommunen, Präventions-Akteure
M.12 Mensch und Umfeld	Regeleinhaltung und Regelakzeptanz: Verbesserung Regelkenntnis	Kommunikation aktueller und besonders relevanter Verkehrsregeln über verschiedene Kanäle, u. a. auch bei Polizei (z. B. Tage der Sichtbarkeit)	Land, Kommunen
M.13 Mensch und Umfeld	Regeleinhaltung und Regelakzeptanz: Verbesserung Regelkenntnis	Fortführung und Ausbau Verkehrsteilnehmerschulungen vor Ort	Land, Kommunen, Präventions-Akteure
M.14 Mensch und Umfeld	Regeleinhaltung und Regelakzeptanz: Effiziente Gewährleistung der Regeleinhaltung	Anpassung Verkehrsüberwachung an Risiken im Radverkehr, ruhenden Verkehr, Legalisierung von Cannabis, Ablenkung sowie Alkohol und Drogen	Land, Kommunen

Maßnahmennummer Handlungsfeld	Thema: Unterebene	Maßnahme	Zuständigkeit
M.15 Mensch und Umfeld	Regeleinhaltung und Regelakzeptanz: Effiziente Gewährleistung der Regeleinhaltung	Durchführung Geschwindigkeitsüberwachung auf hohem Niveau sowie Abstimmungen von Maßnahmen zwischen Kommunen und Polizei	Land, Kommunen
M.16 Mensch und Umfeld	Regeleinhaltung und Regelakzeptanz: Effiziente Gewährleistung der Regeleinhaltung	Fortführung der Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs in den Betrieben und bei Straßenkontrollen	Land
M.17 Mensch und Umfeld	Intensivierung Öffentlichkeitsarbeit	Fortführung und Modernisierung Landeskampagne "Lieber sicher. Lieber leben".	Land
M.18 Mensch und Umfeld	Intensivierung Öffentlichkeitsarbeit	Schwerpunktsetzung Kampagnenarbeit ausgehend vom Unfallgeschehen	Land
M.19 Mensch und Umfeld, Umsetzung und Beteiligung	Intensivierung Öffentlichkeitsarbeit, Evaluierung Verkehrssicherheitsarbeit	Information Öffentlichkeit und Träger Verkehrssicherheitsarbeit über die Verkehrsunfallentwicklung und Darstellung der Unfalllage	Land
M.20 Mensch und Umfeld	Verbesserung von Fahrausbildung und Erwerb von Fahrerfahrung	Prüfung innovativer Kommunikationsformen von Ausbildungsinhalten (u. a. VR-Brillen)	Land, Präventions-Akteure
M.21 Mensch und Umfeld	Verbesserung von Fahrausbildung und Erwerb von Fahrerfahrung	Programme zur Vermeidung von Drogen und Alkohol bei Fahranfängerinnen und Fahranfängern wie u. a. "Fifty-Fifty-Taxi"	Land
M.22 Mensch und Umfeld	Verbesserung der Unfallhilfe und des Rettungsdienstes	Gewährleistung einer schnellen und effektiven Rettungskette	Land, Kommunen
M.23 Mensch und Umfeld	Verbesserung der Unfallhilfe und des Rettungsdienstes	Sensibilisierung und Ausbildung der Bevölkerung in Erster Hilfe	Land, Präventions-Akteure
I.1 Infrastruktur	Sichere Straßeninfrastruktur	Sicherheitsaudit (Planung)	Baulastträger
I.2 Infrastruktur	Sichere Straßeninfrastruktur	Regelmäßige Verkehrsschauen ausweiten (Fokus auf bestimmte Verkehrsmittel)	Land, SVB
I.3 Infrastruktur	Sichere Straßeninfrastruktur	Sicherheitsaudit (Bestand)	Baulastträger
I.4 Infrastruktur	Sichere Straßeninfrastruktur	Örtliche Unfalluntersuchung	Örtliche Unfallkommission
I.5 Infrastruktur	Sichere Straßeninfrastruktur	Sicherheitsanalyse von Straßennetzen nach EU-Vorgabe	Baulastträger
I.6 Infrastruktur	Sichere Straßeninfrastruktur (Kapitel 3, bestehende Maßnahmen)	Konsequente und kontinuierliche Anwendung des „Landstraßenerlasses“, Umsetzung des Schutzplankenprogramms für Bundes- und Landesstraßen sowie Geschwindigkeitsüberwachung	Land, SVB, Baulastträger



Maßnahmennummer Handlungsfeld	Thema: Unterebene	Maßnahme	Zuständigkeit
I.7 Infrastruktur	Sichere Straßeninfrastruktur	Unterstützung mit Weiterbildungsangeboten für Akteure der Sicherheitsanalysen (u. a. Mitglieder der Verkehrsunfallkommission)	Baulastträger, Land
I.8 Infrastruktur	Regelwerke konkretisieren und flächendeckend umsetzen	Leitfäden, Handbücher, Musterbeispielsammlungen entwickeln und kommunizieren	SVB, Baulastträger, Land
I.9 Infrastruktur	Selbsterklärende und fehlerverzeihende Straßeninfrastruktur	Geschwindigkeitsreduzierende Gestaltung bzw. Regulierung der Straßeninfrastruktur (z. B. Abgleich zulässiger Höchstgeschwindigkeiten)	Baulastträger
I.10 Infrastruktur	Selbsterklärende und fehlerverzeihende Straßeninfrastruktur	Intuitive Gestaltung über verstärkte Standardisierung des Bestandsnetzes	Baulastträger
I.11 Infrastruktur	Berücksichtigung von demografischen Veränderungen im Land Brandenburg bei der Planung und dem Unterhalt der Infrastruktur	Anforderungen älter werdender Fahrzeugführender bei Infrastrukturgestaltung berücksichtigen	Land, Baulastträger
I.12 Infrastruktur	Sichere Straßeninfrastruktur	Gewährleistung sicherer und durchgängiger Radverkehrsrouten mit sicheren Querungsstellen	Baulastträger, SVB
I.13 Infrastruktur	Sichere Straßeninfrastruktur	Gewährleistung einer durchgängigen, verkehrssicheren und möglichst getrennten Radinfrastruktur gemäß Brandenburger Radverkehrsstrategie mit Fokus auf Knotenpunkten	Baulastträger
Z.1 Zukunftstechnologie, Automatisierung und Digitalisierung	Handlungsbedarf	Wildunfallbekämpfung – Ergänzung bestehender Maßnahmen durch neue technische Ansätze	Örtliche Unfallkommission, SVB, Land
Z.2 Zukunftstechnologie, Automatisierung und Digitalisierung	Sichere Fahrzeuge durch Ausstattung, Assistenzsysteme und Automatisierung: Förderung	Fortführung und Unterstützung von Förderprogrammen	Land
Z.3 Zukunftstechnologie, Automatisierung und Digitalisierung	Sichere Fahrzeuge durch Ausstattung, Assistenzsysteme und Automatisierung: Förderung	Sukzessive Ausstattung der Bestandsflotte mit Sicherheitssystemen, Neukauf mit Sicherheitssystemen sowie Integration von Anforderungen an die Ausstattung in Ausschreibungen	Land, Kommunen
Z.4 Zukunftstechnologie, Automatisierung und Digitalisierung	Sichere Fahrzeuge durch Ausstattung, Assistenzsysteme und Automatisierung: Aufklärung	Information über die korrekte und regelmäßige Nutzung entsprechender Systeme; insbesondere Motivation zum Kauf von Sicherheitssystemen in Kfz	Präventions-Akteure

Maßnahmennummer Handlungsfeld	Thema: Unterebene	Maßnahme	Zuständigkeit
Z.5 Zukunftstechnologie, Automatisierung und Digitalisierung	Sichere Fahrzeuge durch Ausstattung, Assistenzsysteme und Automatisierung; Aufklärung	Angebote zur Aufklärung über sichere Fahrrad-/ Pedelecausstattung sowie zum Helmtragen	Land, Präventions-Akteure
Z.6 Zukunftstechnologie, Automatisierung und Digitalisierung	Technische Infrastruktur zur Unterstützung der Verkehrssicherheit: Überwachung und Sanktionierung	Aufrechterhaltung eines quantitativ und qualitativ hohen Niveaus der Verkehrs- überwachungseinrichtungen	Land, Kommunen
Z.7 Zukunftstechnologie, Automatisierung und Digitalisierung	Technische Infrastruktur zur Unterstützung der Verkehrssicherheit: Überwachung und Sanktionierung	Automatisierung Verkehrsüberwachung und Priorisierung entsprechend der Verkehrsunfalllage	Land, Kommunen
Z.8 Zukunftstechnologie, Automatisierung und Digitalisierung	Technische Infrastruktur zur Unterstützung der Verkehrssicherheit: Straßenseitige Einrichtungen und Vernetzung (Vehicle-to-Infrastructure)	Förderung und Vorantreiben des zuständigkeitsübergreifenden Mobilitätsmanagements im Sinne der Verkehrssicherheit inkl. Bereitstellung von Infodiensten, übergeordnete Steuerung in Verkehrsmanagementzentralen von straßenseitigen dynamischen Anzeigen	Land
Z.9 Zukunftstechnologie, Automatisierung und Digitalisierung	Technische Infrastruktur zur Unterstützung der Verkehrssicherheit: Straßenseitige Einrichtungen und Vernetzung (Vehicle-to-Infrastructure)	Prüfung und pilothafte Begleitung zunehmender Fahrzeugautomatisierung durch Bereitstellung von Testfeldern und Ausbau straßenseitiger Einrichtungen zur Vernetzung	Land, Baulastträger
Z.10 Zukunftstechnologie, Automatisierung und Digitalisierung; Infrastruktur	Verbesserte Daten durch stärkere Digitalisierung: Datenerhebung	Anpassung der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme an die Entwicklungen der Fahrzeugtechnik	Land
Z.11 Zukunftstechnologie, Automatisierung und Digitalisierung	Verbesserte Daten durch stärkere Digitalisierung: Analysetools	Kenntnis und Verfügbarkeit von Know-how und Daten verbessern	Baulastträger, Land
Z.12 Zukunftstechnologie, Automatisierung und Digitalisierung	Verbesserte Daten durch stärkere Digitalisierung: Analysetools	Prüfung Grundlagen für verknüpfte Unfallanalysen (u. a. Infrastrukturdaten, Verkehrsdaten)	Land
R.1 Ressourcenoptimierung und Vernetzung	Handlungsbedarf	Kontinuierliche Erfassung und Bewertung des Fortschritts und der Ergebnisse der Verkehrssicherheitsarbeit im Sinne eines dynamischen Verkehrssicherheitsprogramms	Land
R.2 Ressourcenoptimierung und Vernetzung	Verbesserung Verkehrsunfallanalyse: Hilfestellung bei der Verkehrsunfallauswertung	Prüfung von Möglichkeiten für eine stärker standardisierte Vorgehensweise bei der Verkehrsunfallauswertung	Land

<b>Maßnahmennummer Handlungsfeld</b>	<b>Thema: Unterebene</b>	<b>Maßnahme</b>	<b>Zuständigkeit</b>
R.3 Ressourcenoptimierung und Vernetzung	Austauschplattformen und Schnittstellen: Landesebene	Transparente Kommunikation Verkehrssicherheitsarbeit auf Landesebene nach außen inkl. jährliche Fachtagungen MIL und MIK	Land
R.4 Ressourcenoptimierung und Vernetzung	Austauschplattformen und Schnittstellen: Kommunalebene	Prüfung und Unterstützung der Etablierung von Formaten bzw. Austauschplattformen für Kommunen und Akteure	Land
R.5 Ressourcenoptimierung und Vernetzung	Austauschplattformen und Schnittstellen: Kommunalebene	Anregen lokaler Kooperationen zu Verkehrssicherheit	Land
R.6 Ressourcenoptimierung und Vernetzung	Austauschplattformen und Schnittstellen: Kommunalebene	Entwicklung eines Informationsangebots für Entscheidungsträger in der Verwaltung	Bund
R.7 Ressourcenoptimierung und Vernetzung	Austauschplattformen und Schnittstellen: Kommunalebene	Informationsbereitstellung zur Nutzung von Fördertöpfen für die Verkehrssicherheitsarbeit	Land
R.8 Ressourcenoptimierung und Vernetzung	Austauschplattformen und Schnittstellen: Extern	Stärkung des Ehrenamts in der Verkehrssicherheitsarbeit	Land
R.9 Ressourcenoptimierung und Vernetzung	Austauschplattformen und Schnittstellen: Extern	Unterstützung übergreifender Arbeitsgruppen, mit der Möglichkeit Fachmeinungen aus einem Expertenpool einholen zu können	Land
UB.1 Umsetzung und Beteiligung	Evaluierung Verkehrssicherheitsarbeit: Monitoring	Regelmäßiges Monitoring der Maßnahmenumsetzung	Land
UB.2 Umsetzung und Beteiligung	Evaluierung Verkehrssicherheitsarbeit: Evaluation	Beteiligung Maßnahmenkatalog gegen Unfallhäufungen (Bundesanstalt für Straßenwesen)	SVB, Baulastträger
UB.5 Umsetzung und Beteiligung	Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen: Einsatz für verkehrssicherheitsrelevante Themen in anderen Zuständigkeitsbereichen	Mitwirkung in entsprechenden Gremien, um die Anpassung rechtlicher Regelungen im Sinne der Verkehrssicherheit voranzubringen	Land



# Quellenverzeichnis

- 1** Bericht zum Unfallgeschehen im Land Brandenburg im Zeitraum von 2014 bis 2022: Unfalldatenanalyse der Straßenverkehrsunfälle Brandenburg  
[https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/20240701\\_Unfallbericht\\_2014-2022.pdf](https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/20240701_Unfallbericht_2014-2022.pdf)  
(zuletzt abgerufen am 11.07.2024)
- 2** Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2023): Pakt für Verkehrssicherheit  
<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Verkehrssicherheit/pakt-fuer-verkehrssicherheit.html>  
(zuletzt abgerufen am 13.05.2024)
- 3** Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung:  
Verkehrssicherheitskampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“  
<https://mil.brandenburg.de/mil/de/themen/mobilitaet-verkehr/verkehrssicherheit/kampagne-lieber-sicher-lieber-leben/>  
(zuletzt abgerufen am 13.05.2024)
- 4** Gemeinsamer Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung und des Ministerium des Inneren und für Kommunales zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Straßen mit angrenzendem dichtem Baumbestand ohne vorgelagerte Fahrzeugrückhaltesysteme außerhalb geschlossener Ortschaften im Land Brandenburg  
[https://bravors.brandenburg.de/verwaltungsvorschriften/vks\\_2021](https://bravors.brandenburg.de/verwaltungsvorschriften/vks_2021)  
(21.12.2021 ABl./22 [Nr. 2], S. 71)
- 5** Mobilität in Deutschland 2017: Ergebnisbericht  
<https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/publikationen2017.html>  
(zuletzt abgerufen am 13.05.2024)
- 6** Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (2023): Das Fifty-Fifty-Taxi  
<https://mil.brandenburg.de/mil/de/50-50-taxi/>  
(zuletzt abgerufen 13.05.2024)
- 7** Maßnahmenkatalog gegen Unfallhäufungen (MaKaU) -  
<https://makau.bast.de>  
(zuletzt abgerufen am 13.05.2024)

**Lieber sicher.  
Lieber leben.**

Ministerium für Infrastruktur  
und Landesplanung  
des Landes Brandenburg (MIL)  
Referat Presse, Öffentlichkeitsarbeit  
Henning-von-Tresckow-Straße 2-8  
14467 Potsdam

Internet: [www.mil.brandenburg.de](http://www.mil.brandenburg.de)