



LAND  
BRANDENBURG

Ministerium für Infrastruktur  
und Landwirtschaft



# Sicher unterwegs in Brandenburg

Integriertes Verkehrssicherheitsprogramm  
für das Land Brandenburg  
Fortschreibung mit dem Zielhorizont 2024

## **Impressum**

### **Herausgeber:**

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft  
des Landes Brandenburg  
Referat 10 – Koordination, Kommunikation, Internationales  
Henning-von-Tresckow-Straße 2-8  
14467 Potsdam  
oeffentlichkeitsarbeit@mil.brandenburg.de  
www.mil.brandenburg.de

### **Fachliche Betreuung:**

Referat 41 – Straßenverkehr

unter Mitwirkung von  
IGES Institut GmbH Berlin

### **Autoren:**

Dipl.-Ing. Christoph Gipp  
Dipl.-Pol. Timmo Janitzek  
Petra Nienaber, M. Sc.

### **Fotos:**

AOK Nordost (Seite 28)  
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (Seite 11)  
IGES Institut GmbH (Seite 13, 19, 58)  
IVS Institut für Verkehrssicherheit gGmbH (Seite 45)  
M. Kerlikofsky (Seite 24, 36, 47, 60)  
Ministerium des Innern des Landes Brandenburg (Seite 34)  
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (Seite 7, 39)  
Verkehrswacht (Seite 17, 20, 21, 23, 46)  
S. Wenk (Titel, Seiten 15, 27, 31, 32, 41, 51, 54)

**Stand:** April 2014

**Satz und Druck:** LGB (Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg)

**Auflage:** 1.500

### **Hinweis:**

Diese Broschüre wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft 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 den Empfängern zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

<b>Abbildungs- und Tabellenverzeichnis</b> .....	4
<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	5
<b>Vorwort</b> .....	7
<b>I. Einleitung und Hintergrund</b> .....	8
<b>II. Von der Vision zu Leitzielen</b> .....	10
<b>III. Gemeinsame Verantwortung – Der verkehrspolitische Rahmen</b> .....	13
1. Auf Nummer sicher – Der Mensch im Mittelpunkt .....	15
2. Fair Play – Spielregeln im Verkehr einhalten .....	34
3. Sichere Verkehrsinfrastruktur .....	41
4. Mehr Verkehrssicherheit durch Technik .....	51
<b>IV. Berlin – Mittendrin und Drumherum</b> .....	58
<b>V. Am Ball bleiben! Wir messen uns an Zielen</b> .....	60
<b>Quellen-/Literaturverzeichnis</b> .....	61

# Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten im Land Brandenburg von 2000 bis 2010 (Quelle: MIL 2013)	8
Abbildung 2: Entwicklung der Zahl der Verkehrsunfälle mit Getöteten im Land Brandenburg von 2004 bis 2010 (Quelle: MIL 2013)	8
Abbildung 3: Entwicklung der Zahl der Verkehrsunfälle mit Verletzten im Land Brandenburg von 2004 bis 2010 (Quelle: MIL 2013)	8
Abbildung 4: Übersicht über die Zielstellungen des Verkehrssicherheitsprogramms 2024 (Quelle: IGES)	10
Abbildung 5: Zielstellung des Verkehrssicherheitsprogramms 2024 zur Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten (Quelle: MIL 2013)	10
Abbildung 6: Zielstellung des Verkehrssicherheitsprogramms 2024 zur Reduzierung der Zahl Schwerverletzter (Quelle: MIL 2013)	10

# Abkürzungsverzeichnis

ABS	Antiblockiersystem
ACC	Adaptive Cruise Control (Adaptive Geschwindigkeitsregelung)
AEBS	Advanced Emergency Braking System (Autonomes Notbremsystem)
AIS-Skala	Abbreviated Injury Scale (Vereinfachte Verletzungsskala)
AOSI	BAST-Projekt „Verbesserung der Verkehrssicherheit auf einbahnig zweistreifigen Außerortsstraßen“
BAB	Bundesautobahn
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
BbgSchulG	Brandenburgisches Schulgesetz
BKatV	Bußgeldkatalog-Verordnung
BLFA	Bundesländerfachausschuss
BUSS	Beratungs- und Unterstützungssystem für Schulen und Schulämter im Land Brandenburg
DRK	Deutsches Rotes Kreuz
DVR	Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.
DER/UDR	Event Data Recorder/Unfalldatenrekorder
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
ESAB	Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume
ESAS	Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen
ESN	Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen
ESP	Elektronisches Stabilitätsprogramm
EU	Europäische Union
EUSKA	Elektronische Unfallsteckkarte
FAS	Fahrerassistenzsystem
FeV	Fahrerlaubnis-Verordnung
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
HBVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
IHK	Industrie- und Handelskammer
IVS	Institut für Verkehrssicherheit
KMK	Kultusministerkonferenz
LAS	Landesamt für Arbeitsschutz
LBV	Landesamt für Bauen und Verkehr
LDW	Lane Departure Warning (Spurhalteassistent)
LISUM	Landesinstitut für Schule und Medien
LKS	Lane Keeping Support (Spurhalteassistent)
Lkw	Lastkraftwagen
LS	Landesbetrieb Straßenwesen
M Uko	Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen
MAIS-Skala	Maximaler AIS-Wert
MASF	Ministerium für Arbeit, Soziales, Frauen und Familie des Landes Brandenburg
MBSJ	Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg
MI	Ministerium des Innern des Landes Brandenburg
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg
MIR	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung

MIV	Motorisierter Individualverkehr
MUGV	Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg
NSER	Richtlinie zur nachhaltigen Stadtentwicklung
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OSZ	Oberstufenzentrum
Pkw	Personenkraftwagen
PQFÜ	Pädagogisch qualifizierte Fahrschulüberwachung
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
Rili KStB Bbg	Richtlinie Kommunalen Straßenbau
RILSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen
SPNV	Öffentlicher Schienenpersonennahverkehr
StBauFR	Städtebauförderungsrichtlinie
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
UDS	Unfalldatenspeicher
UFDAT	Unfalldaten-Tool
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VMK	Verkehrsministerkonferenz
VSP	Verkehrssicherheitsprogramm
WHO	World Health Organization (Weltgesundheitsorganisation)

# Vorwort



Verkehr und Mobilität haben in allen Bereichen des Lebens und unserer Wirtschaft eine zentrale Bedeutung und sind eine entscheidende Voraussetzung für Wohlstand und Wachstum. Das Land Brandenburg ist sich der mit dem Verkehrs- und Mobilitätsgeschehen verbundenen Gefährdung für die Menschen als Verkehrsteilnehmer bewusst.

Mit der vorliegenden Fortschreibung des integrierten Verkehrssicherheitsprogramms mit Zielhorizont 2024 setzt das Land Brandenburg den 1992 mit dem ersten Verkehrssicherheitsprogramm des Landes begonnenen und mit dem Verkehrssicherheitsprogramm 2004 weitergeführten Weg fort. Der Mensch steht weiterhin konsequent im Mittelpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit.

Das Land Brandenburg übernimmt damit seine Verantwortung für den Schutz der körperlichen Unversehrtheit unserer Bürger und Bürgerinnen sowie Besucher und Besucherinnen und bekennt sich klar zum ambitionierten Leitbild der Vision Zero. Die Bemühungen um eine dauerhafte und größtmögliche Verkehrssicherheit bleiben damit eine zentrale gesellschaftspolitische Aufgabe.

Dank des verantwortungsbewussten und koordinierten Handelns vieler Akteure im Land wurden bereits in vielen Aspekten Fortschritte realisiert. Mit der Etablierung des Forums Verkehrssicherheit, der Einrichtung des Netzwerks Verkehrssicherheit sowie des unermüdlichen ehrenamtlichen Engagements, z. B. der Verkehrswachten, konnten zahlreiche Projekte und Initiativen zur Verkehrssicherheit erfolgreich umgesetzt werden.

Die Verkehrssicherheitskampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“ ist über die Grenzen Brandenburgs hinaus bekannt. Zudem konnte durch die Kooperation mit dem Land Berlin eine regionale Zusammenarbeit in der Metropolregion Berlin-Brandenburg erreicht werden, die auch in Zukunft kontinuierlich weitergeführt werden soll. Ausdrücklicher Dank für die wertvolle Arbeit gilt allen an der Verkehrssicherheitsarbeit beteiligten Verbänden, Institutionen und Behörden sowie den engagierten Unternehmen und Einzelpersonen.

Das Land Brandenburg schätzt insbesondere auch das hohe Engagement der vielen Ehrenamtlichen, ohne die eine erfolgreiche und kontinuierliche Verkehrssicherheitsarbeit im Land nicht möglich wäre.

Die vorliegende Fortschreibung wurde unter breiter Beteiligung sowohl vieler Brandenburger als auch nationaler und internationaler Akteure erarbeitet. Bewährte Strategien und Maßnahmen werden um aktualisierte Ziele und Herausforderungen erweitert, die bis zum Zielhorizont 2024 realisiert werden sollen.

A handwritten signature in black ink that reads "Jörg Vogelsänger". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

Jörg Vogelsänger  
Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft  
des Landes Brandenburg

# I. Einleitung und Hintergrund

## Zwischenbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2004

Das Ziel des Verkehrssicherheitsprogramms der Europäischen Union, die Zahl der Verkehrstoten zwischen 2000 und 2010 zu halbieren, wurde im Land Brandenburg erreicht (vgl. Abbildung 1).

Auch das Ziel des integrierten Verkehrssicherheitsprogramms 2004 für das Land Brandenburg, die Zahl der Verkehrsunfälle mit Toten und Verletzten auf Brandenburgs Straßen bis zum Jahr 2010 jährlich um 5 %

zu senken, konnte hinsichtlich der Unfälle mit Getöteten erreicht werden (vgl. Abbildung 2). Im Hinblick auf die jährliche Senkung der Zahl der Unfälle mit Verletzten um 5 % bis zum Jahr 2010 konnte der Zielwert nicht erreicht werden (vgl. Abbildung 3).

Die Sicherheit auf Brandenburgs Straßen hat sich in der vergangenen Dekade verbessert. So liegt die Anzahl aller Personenschäden infolge von Straßenverkehrsunfällen bezogen auf die Einwohnerzahl im Land Brandenburg bereits seit den letzten Jahren unter dem Bundesdurchschnitt.

Die Zahl der Getöteten pro eine Million Einwohner ist um 38,5 % von 109 im Jahr 2004 auf 67 im Jahr 2012 gesunken. Auch die Zahl der Verletzten pro 100.000 Einwohner konnte im genannten Zeitraum um 17 % von 500 auf 415 reduziert werden (vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2012; MIL 2013).

Obwohl Brandenburg im Bundesvergleich bei der Häufigkeitszahl der verletzten Personen im Jahr 2012 den zweiten Platz belegte, zeigt sich bei der Häufigkeitszahl der Getöteten ein entgegengesetztes Bild.

Hinter jedem Menschen, der im Straßenverkehr verunglückt, steht menschliches Leid, das sich nicht anhand von Zahlen oder Statistiken beschreiben lässt.



Abbildung 1: Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten im Land Brandenburg von 2000 bis 2010 (Quelle: MIL 2013)

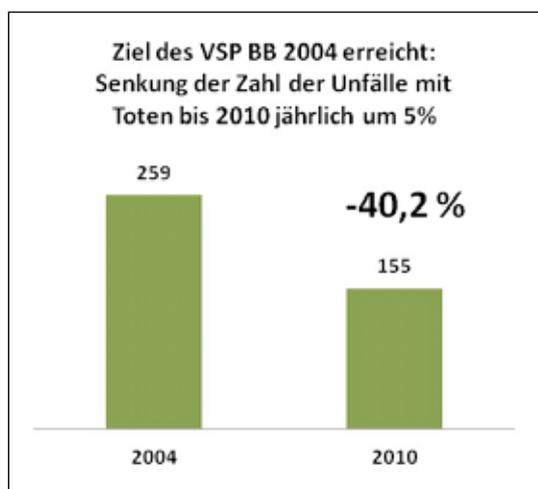


Abbildung 2: Entwicklung der Zahl der Verkehrsunfälle mit Getöteten im Land Brandenburg von 2004 bis 2010 (Quelle: MIL 2013)

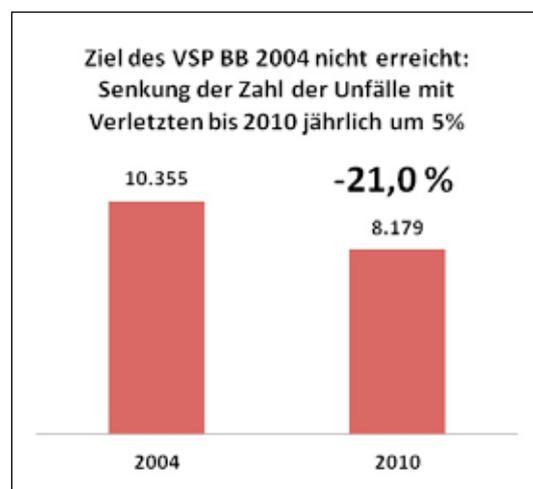


Abbildung 3: Entwicklung der Zahl der Verkehrsunfälle mit Verletzten im Land Brandenburg von 2004 bis 2010 (Quelle: MIL 2013)

Das Land Brandenburg sieht daher auch zukünftig Handlungsbedarf in der Verkehrssicherheitsarbeit, um die Sicherheit auf Brandenburgs Straßen weiter zu erhöhen und die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten weiter zu reduzieren.

### **Landespolitik übernimmt Verantwortung – Leitbild Vision Zero**

Verkehrssicherheit liegt in der Verantwortung einer Vielzahl unterschiedlicher Akteure. Eine entscheidende Rolle spielt das Verhalten des einzelnen Verkehrsteilnehmers.

Das Land Brandenburg bekennt sich klar zum anspruchsvollen Leitbild der Vision Zero für die Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms. Alle Anstrengungen müssen darauf gerichtet sein, möglichst keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr beklagen zu müssen.

Die Strategie des Landes Brandenburg beinhaltet die Gestaltung eines sicheren Verkehrssystems, in dessen Mittelpunkt der Mensch steht. Allen Beteiligten ist dabei bewusst, dass der Mensch nicht immer fehlerfrei handelt.

Bei der Abwägung von unterschiedlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit steht die Unversehrtheit des Menschen an erster Stelle.

## II. Von der Vision zu Leitzielen

### Übergeordnete Zielsetzungen für die Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms bis 2024

Die Verkehrssicherheitsarbeit ist eine ständige Aufgabe. An die Fortschritte der Verkehrssicherheitsarbeit aus den vergangenen Jahren soll daher auch in der kommenden Dekade angeknüpft werden.

Um die Reduzierung der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten im Sinne des Leitbilds Vision Zero langfristig zu erreichen, setzt sich das Land Brandenburg mit der Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms folgende konkrete übergeordnete **Leitziele** (vgl. Abbildung 4):

- Die weitere konsequente Reduzierung der Zahl der Getöteten im Straßenverkehr ausgehend vom Wert des Basisjahres 2012 um weitere 40 % bis 2024 (vgl. Abbildung 5) und

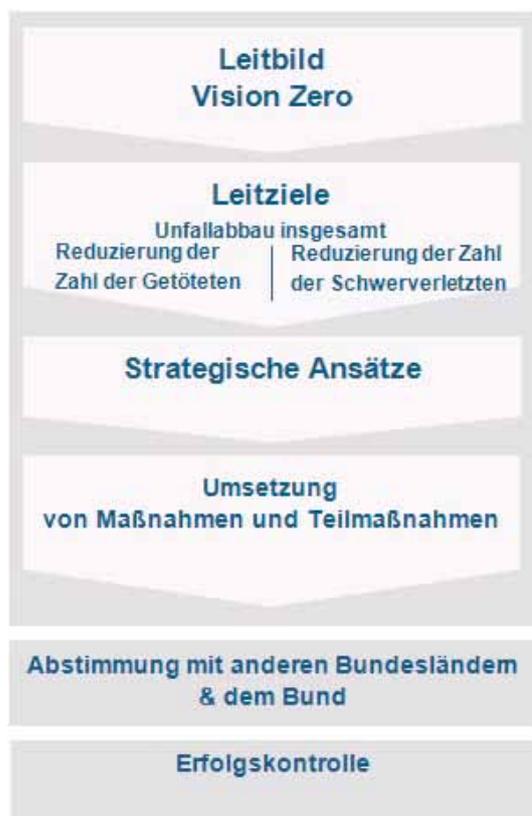


Abbildung 4: Übersicht über die Zielstellungen des Verkehrssicherheitsprogramms 2024 (Quelle: IGES)

- die Reduzierung der Zahl der Schwerverletzten ausgehend vom Wert des Basisjahres 2012 um 50 % bis 2024 (vgl. Abbildung 6).

Um diese übergeordneten Ziele zu erreichen, wird das Land Brandenburg u. a. folgende **strategische Ansätze** schwerpunktmäßig verfolgen:

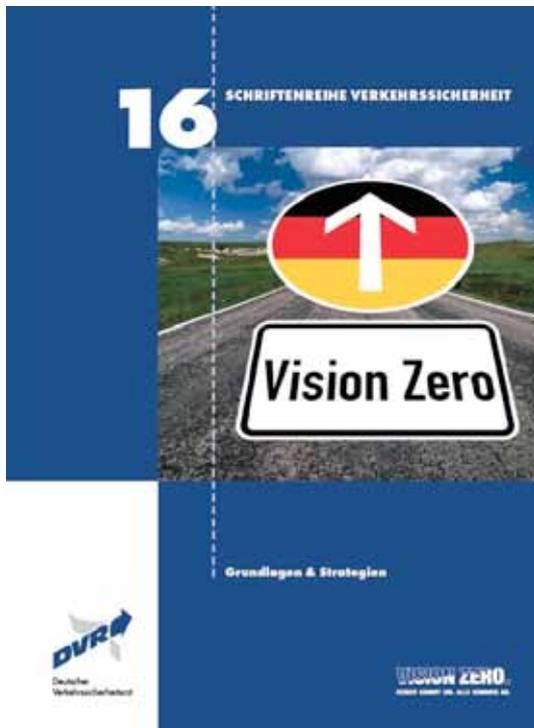
- Erhöhung der Verkehrssicherheit besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer wie Kinder, junge Fahrer, Ältere und Mobili-



Abbildung 5: Zielstellung des Verkehrssicherheitsprogramms 2024 zur Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten (Quelle: MIL 2013)



Abbildung 6: Zielstellung des Verkehrssicherheitsprogramms 2024 zur Reduzierung der Zahl Schwerverletzter (Quelle: MIL 2013)



Das Leitbild des Verkehrssicherheitsprogramms 2024: Vision Zero

- tätseingeschränkte sowie Fußgänger und Radfahrer,
- Erhöhung der Sicherheit auf Landstraßen sowie
- Erhöhung der Regelkonformität durch flächendeckende Verkehrsüberwachung insbesondere von Hauptunfallursachen, z. B. Alkohol, Drogen, Geschwindigkeit.

Diese strategischen Ansätze sollen durch die Umsetzung einer Vielzahl an Maßnahmen und Teilmaßnahmen erreicht werden, die nachfolgend gegliedert nach Handlungsfeldern dargestellt sind.

Das Verkehrssicherheitsprogramm soll erforderliche Anpassungen der Schwerpunktsetzungen, z. B. zur Berücksichtigung neuer Erkenntnisse aus Praxis und Wissenschaft, flexibel und zeitnah ermöglichen können. Es wird daher kein Anspruch auf eine abschließende Festlegung der Maßnahmen erhoben. Wenngleich nicht alle Maßnahmen und Teilmaßnahmen in die direkte Zuständigkeits-

ebene des Landes Brandenburg fallen, z. B. aufgrund der Gesetzgebungskompetenz des Bundes wie für die Straßenverkehrsordnung (StVO) oder die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), so wird die Landesregierung ihre initiierten und koordinierenden Funktionen auch auf Bundes- oder EU-Ebene über alle verfügbaren politischen und fachlichen Mittel verstärkt wahrnehmen.

#### **Fach- und ressortübergreifende Verkehrssicherheitsarbeit und Weiterführung erfolgreicher Projekte**

Verkehrssicherheitsarbeit muss im Land Brandenburg in einem gesellschaftlichen und integrierten Kontext betrachtet werden, um den komplexen Anforderungen eines modernen Verkehrssystems gerecht zu werden.

Bereits das integrierte Verkehrssicherheitsprogramm 2004 hat dieser Tatsache Rechnung getragen und in einem fachübergreifenden Ansatz die vier wesentlichen Handlungsfelder Mensch, Umfeld, Verkehrswege und Technik eingeführt. Auch die vorliegende Fortschreibung orientiert sich an diesen wichtigen Handlungsfeldern.

Durch die konsequente Beteiligung der wesentlichen Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg an der Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms sind umfangreiche praktische Impulse in die vorliegende Fortschreibung eingeflossen. Gleichzeitig wird der aktuelle Stand der Forschung und Praxis auf nationaler und europäischer Ebene genutzt, um geeignete Maßnahmenvorschläge für die spürbare Erhöhung der Verkehrssicherheit im Land Brandenburg zu ergänzen.

Die vorliegende Fortschreibung bildet damit weiterhin die Arbeitsgrundlage für die Tätigkeit des 2004 geschaffenen „Forums Verkehrssicherheit“.

Neben der Förderung des interdisziplinären Dialogs und der Entwicklung und Initiierung von Maßnahmen und Pilotprojekten im Land Brandenburg wird im Forum aktiv Öffentlichkeitsarbeit betrieben.



Bewährte Maßnahmen der bisherigen Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg, z. B. das Förderprogramm Schul- und Spielwege oder das Netzwerk Verkehrssicherheit, werden dabei fortgeführt.

Das Netzwerk Verkehrssicherheit wurde im April 2009 ins Leben gerufen, um eine flächendeckende Umsetzung und Weiterentwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit auf regionaler und kommunaler Ebene zu gewährleisten. Das Netzwerk informiert über bereits vorhandene erfolgreiche Projekte und sorgt für den Erfahrungsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen den örtlichen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit aus unterschiedlichen Regionen.

Auch die enge Verknüpfung der Verkehrssicherheitsarbeit des Landes Brandenburg mit den Aktivitäten anderer Bundesländer wird in der Laufzeit des fortgeschriebenen Verkehrssicherheitsprogramms fortgesetzt.

Aufgrund der räumlichen und wirtschaftlichen Nähe zum Land Berlin geht die vorliegende Fortschreibung insbesondere auf die wichtigsten Eckpfeiler des Berliner Verkehrssicherheitsprogramms und die Zusammenarbeit zwischen beiden Ländern ein.

# Gemeinsame Verantwortung – Der verkehrspolitische Rahmen

III.

## **Verkehrssicherheitsarbeit durch technische, personelle und finanzielle Ressourcen ermöglichen**

Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten ist in Brandenburg im Jahr 2012 zwar auf einem historischen Tiefstand, dennoch nimmt das Land in den letzten Jahren im bundesweiten Vergleich noch einen der hintersten Plätze mit einer hohen Anzahl an Verkehrstoten je eine Million Einwohner ein (vgl. MIL 2013).

Alle Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit müssen daher auch in den kommenden Jahren ausgeschöpft werden. Das Land Brandenburg ist sich bewusst, dass dazu personelle, technische und vor allem auch finanzielle Ressourcen bereitgestellt werden müssen.

Deshalb wird die Landesregierung ressortübergreifend an Lösungen arbeiten, um diese Ressourcen im Rahmen der Verantwortungsbereiche des Landes für die Laufzeit des Verkehrssicherheitsprogramms zu sichern.

Dies umfasst u. a. die konsequente Bereitstellung erforderlicher Haushaltsmittel zur Umsetzung von Maßnahmen, Teilmaßnahmen und Einzelprojekten der Verkehrssicherheitsarbeit.

Es wird angeregt, dass die Kommunen, im Rahmen ihrer Zuständigkeit für die Verkehrssicherheit jährlich einen festen angemessenen Betrag für die lokale Verkehrssicherheitsarbeit aufwenden sollten.

Um die finanziellen Voraussetzungen für die Verkehrssicherheitsarbeit des Landes Brandenburg umzusetzen, werden das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL), das Ministerium des Innern (MI) sowie das Ministerium für Bildung, Jugend und Sport (MBJS) unter Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände alle vorhandenen Möglichkeiten ausschöpfen.



*Die gemeinsame Arbeit vieler Akteure und Ehrenamtlicher ermöglicht Initiativen wie den „Aktionsstag Verkehrssicherheit“.*

### **Gemeinsame Verantwortung wahrnehmen: Land und Kommunen**

Es ist zu unterstreichen, dass die Erhöhung der Verkehrssicherheit und dabei insbesondere die Aufgabe der sicheren Gestaltung der Infrastrukturen nur in gemeinsamer Anstrengung aller Verantwortlichen gelingen kann.

Eine besondere Verantwortung für eine erfolgreiche Umsetzung der ambitionierten Zielsetzungen des Verkehrssicherheitsprogramms tragen damit neben den Landesbehörden auch und vor allem die Kommunen, die kommunalen Straßenbaulastträger und die Straßenverkehrsbehörden.

Das Land Brandenburg appelliert in Richtung der Kommunen, ihren Aufgaben und Zuständigkeiten im Bereich der Verkehrssicherheit verstärkt nachzugehen.

### **Förderung vernetzter Strukturen**

Nur mit Hilfe des verantwortungsbewussten und koordinierten Handelns verschiedenster Akteure unter Einbeziehung von Ehrenamtlichen können Projekte und Initiativen zur Verkehrssicherheit erfolgreich umgesetzt werden. Das Land Brandenburg setzt sich daher für eine weitere Verbesserung der Vernetzung aller Beteiligten, wie z. B. Eltern, Schulen und Polizei, als Voraussetzung für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit ein.

Eine wesentliche Voraussetzung dazu ist die Gewinnung von Nachwuchs, um die Strukturen auch zukünftig aufrecht erhalten zu können.

# Auf Nummer sicher – Der Mensch im Mittelpunkt 1.

## Handlungsfelder Mensch und Umfeld

Das Handlungsfeld Mensch rückt die Stärkung der Mobilitätskompetenz der Verkehrsteilnehmer in den Mittelpunkt.

Der Mensch als Verkehrsteilnehmer muss die Gefahren im Verkehr erkennen können, um sich angepasst an die jeweiligen Situationen zu verhalten.

Mit dem Handlungsfeld Umfeld behandelt die Verkehrssicherheitsarbeit die nachhaltige und eine für das menschliche Leben und die körperliche Unversehrtheit verträgliche Gestaltung des Verkehrs.

Die Maßnahmen dieser beiden Handlungsfelder wirken langfristig, weshalb es wichtig ist, verkehrspolitische Rahmenbedingungen nachhaltig, aber auch mit dem nötigen Spielraum für erforderliche Anpassungen zu definieren.

## Unser Leben – das höchste Gut

Der Schutz des Menschen steht im Zentrum der Bemühungen der Verkehrssicherheitsarbeit des Landes Brandenburg. Menschen in allen Altersgruppen sollen durch Angebote der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sowie des Trainings unterstützt werden, um sich sicher und verantwortungsbewusst auf unseren Verkehrswegen bewegen zu können. Der überwiegende Teil aller Unfälle entsteht durch individuelles Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer. Aufklärung und Ausbildung müssen daher weiterhin einen hohen Stellenwert in der Verkehrssicherheitsarbeit im Land haben.

Bewährte Maßnahmen der bisherigen Verkehrssicherheitsarbeit werden fortgesetzt, um die Fahrsicherheit junger und auch aller anderen Fahrer zu stärken.



Verkehrssicherheitskampagnen wie „Lieber sicher. Lieber leben.“ klären über die Gefahren und Risiken im Straßenverkehr auf.

Das Land Brandenburg wird an übergreifenden präventiven Maßnahmen für eine

- lebenslange Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung,
- breite Öffentlichkeitsarbeit zu verschiedenen Bereichen der Verkehrssicherheit sowie
- verbesserte Fahrausbildung, Fahrerlaubnisprüfung und Fahrpraxis

als Fundament der Verkehrssicherheitsarbeit festhalten.

Das Verkehrssicherheitsprogramm ist ein Rahmenprogramm zur Verringerung von Toten und Verletzten im Verkehr.

Für die Verletzungsprävention engagiert sich das Land gesamthaft in der Landesinitiative "Safe Region – Sicheres Brandenburg". Dies schließt das Wohnumfeld, den Freizeitbereich und die Arbeitswelt ein. Um Synergien zu nutzen, wird die Zusammenarbeit u. a. mit der Landesinitiative „Safe Region“, die 2009 von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zertifiziert wurde, fortgesetzt.

### **Mobilität verträglich gestalten**

Unsere Mobilitätsgewohnheiten werden auch durch strukturelle Gegebenheiten beeinflusst, die als Umfeld der Verkehrssicherheitsarbeit Einflüsse ausüben. Raumordnung, Verkehrsplanung und Wirtschaftsentwicklung spielen eine große Rolle, um dem öffentlichen Verkehr auf Straße und Schiene als sicheres Verkehrsmittel eine echte Chance gegenüber dem privaten Pkw einzuräumen. Auch die Regionalpolitik beeinflusst über strukturerhaltende Maßnahmen im Bereich der Nahversorgung die Mobilitätsanforderungen, -möglichkeiten und -gewohnheiten des Menschen.

Auch zukünftig werden durch das Land Brandenburg dem öffentlichen Verkehr als sichere Mobilitätsalternative und der verkehrsvermeidenden Raum- und Stadtplanung ein großer Stellenwert und Priorität eingeräumt.

Zudem wird das Land Brandenburg wesentliche Schwerpunkte der Verkehrspolitik und

Verkehrsentwicklungsarbeit fortsetzen und in diesem Zusammenhang u. a.

- Strategien für die langfristige Mobilitätssicherung in der Stadt und auf dem Land erarbeiten,
- Achsen mit starken Verkehrsströmen, z. B. zwischen den Zentren und Wachstumskernen, fördern,
- die Integration und die Vernetzung der Verkehrsträger fortsetzen,
- sich an einer verkehrssparenden Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung ausrichten,
- den ÖPNV/SPNV stabilisieren und dabei auch alternative Mobilitätsoptionen, wie z. B. alternative Bedienformen des ÖPNV, unterstützen sowie
- die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger fördern.

## Maßnahmen für lebenslange Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung

### Altersgruppenspezifische sowie -übergreifende Konzepte der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung erarbeiten und anbieten: Von Jung bis Alt

#### Begründung:

Der überwiegende Teil aller Unfälle im Land Brandenburg entsteht durch individuelles Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer. Aufklärung und Ausbildung über alle Altersklassen hinweg müssen daher weiterhin einen hohen Stellenwert in der Verkehrssicherheitsarbeit im Land haben. Kindertagesstätten oder Vorschulen spielen eine wichtige Rolle, da die frühkindliche Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung die Kinder auf eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr vorbereitet, indem sie Bewegungs-, Wahrnehmungs- und Verständigungsfähigkeiten fördert.

#### Teilmaßnahmen:

Das Prinzip des lebenslangen Lernens wird im Land Brandenburg mit geeigneten Maßnahmen für alle Altersgruppen vom Kleinkind bis zu Menschen im hohen Lebensalter untersetzt.

Dies umfasst beispielsweise:

- die Durchführung freiwilliger Elternabende in Kindertagesstätten und Schulen oder
- die praxisnahe Vorbereitung von Vorschulkindern auf den bevorstehenden Schulweg zur Verbesserung der Mobilitätsbildung.

Im Rahmen der Erarbeitung der neuen Rahmenlehrpläne für die Primarstufe und Sekundarstufe I, die zum Schuljahr 2015/2016 in Kraft treten sollen, wird sichergestellt, dass das Thema der Verkehrs- und Mobilitätserziehung weiterhin angemessen berücksichtigt wird.

Altersgruppenübergreifend sollen u. a.

- die Einbeziehung von Angeboten der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung mittels neuer Medien sowie
- Schulungsangebote zur Vertiefung und/oder Auffrischung vorhandener Kenntnisse von Verkehrsregeln im Mittelpunkt stehen.

**Möglichkeit der Evaluierung:** Prozess- und Ergebnisevaluation

**Hauptakteure:** Träger der Verkehrssicherheitsarbeit



*Kinder lernen schon früh die Regeln des Straßenverkehrs.*

### **Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den Schulunterricht integrieren**

#### **Begründung:**

Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene unterscheiden sich in der Gefahrenwahrnehmung und in ihrer Informationsverarbeitung von erfahrenen Verkehrsteilnehmern. Eine altersgerechte Verkehrserziehung ist daher grundlegend, um verkehrsbedingte Konflikte erkennen und bewältigen zu können (vgl. IVS 2013). Die in der "Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule" der Kultusministerkonferenz (KMK) vom 10.05.2012 vorgegebenen Themen bilden das Thema Verkehrs- und Mobilitätserziehung umfassend ab, z. B. selbstständige Mobilität, sicheres Verhalten und Sozialkompetenz im Verkehr, gesellschaftlich relevante Aspekte wie Klimaschutz, Ressourcenverbrauch und Verkehrsraumgestaltung.

#### **Teilmaßnahmen:**

Die in der "Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule" der KMK vorgegebenen Themen und Inhalte sollen in der Sekundarstufe stärker in den Fokus der Schulen rücken. Hierzu ist neben einer Information der Schulen und der Angebote zur Fortbildung des schulischen Beratungs- und Unterstützungssystems (BUSS) auch die interministerielle Zusammenarbeit zu stärken, um das Thema Verkehrs- und Mobilitätserziehung zu befördern.

**Möglichkeit der Evaluierung:** Prozess- und Ergebnisevaluation

**Hauptakteure:** MBSJ, Träger der Verkehrssicherheitsarbeit

### **Partnerschaft Polizei und Schule in der Verkehrsunfallprävention weiter nutzen und ausbauen**

#### **Begründung:**

Die Einbindung des hohen polizeilichen Fachwissens in die Verkehrserziehung unterstützt neben den Eltern auch die Lehrerschaft und kann so zur Reduzierung der Schulweg- und Kinderunfälle insgesamt beitragen.

Die Zusammenarbeit von Schule und Polizei hat sich im Land Brandenburg auch als Instrument für die Verkehrsunfallprävention etabliert.

Mit der Neufassung des Gemeinsamen Runderlasses des MI und des MBSJ vom 10.05.2013 "Partnerschaften Polizei und Schule – Kooperation bei Kriminal- und Verkehrsunfallprävention und Notfallplanung" sind die verbindlichen Grundlagen auch zur Stärkung der Verkehrsunfallprävention gegeben (vgl. MBSJ 2013).

#### **Teilmaßnahmen:**

Die Polizei wird auch zukünftig als Sicherheitsberater und Mentor aktiv die Arbeit der Schulen in der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung unterstützen. Verbindliche Verabredungen zur Stärkung der Verkehrsunfallprävention sollen getroffen, in das Bewusstsein der Beteiligten gerückt und auf örtlicher (schulischer) Ebene ausgebaut werden.

**Möglichkeit der Evaluierung:** Prozess- und Ergebnisevaluation

**Hauptakteure:** MBSJ, MI

## Aus- und Fortbildungsangebote für pädagogisches Personal verstetigen

### Begründung:

Kinder sind im Straßenverkehr besonders gefährdet und müssen daher durch entwicklungsstandgerechte Anspracheformen und Lehr-Lernangebote der Verkehrssicherheitsarbeit erreicht werden. Erfolgreiche Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in den Bildungseinrichtungen setzt gut ausgebildetes pädagogisches Personal in diesem Gebiet voraus. Ziel muss es sein, das pädagogische Personal durch Aus- und Fortbildungsangebote wie auch Unterstützungsmaßnahmen in die Lage zu versetzen, Verkehrs- und Mobilitätserziehung auf qualitativ hochwertigem Niveau selbst zu gestalten. Dies trifft auch auf andere fächerübergreifende Themen, wie z. B. die Bildung für nachhaltige Entwicklung, zu und soll eine entsprechende Beachtung in den Fortbildungsangeboten des Landesinstituts für Schule und Medien (LISUM) für die BUSS-Beraterinnen und -Berater sowie in den Fortbildungen dieser für die Schulen finden (vgl. MBS 2013).

### Teilmaßnahmen:

Das Land Brandenburg setzt sich dafür ein, dass das Thema Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Aus- und Fortbildung des pädagogischen Personals von Bildungseinrichtungen angemessen berücksichtigt wird. Hierzu stehen vor allem auch Angebote des LISUM für die Beraterinnen und Berater des BUSS-Systems zur Verfügung. Lehrer werden in ihrer Arbeit zusätzlich unterstützt, indem sie über gute Programme zur Verkehrserziehung informiert werden. Über das Internetportal des Bildungsservers Berlin-Brandenburg können sowohl das Forum als auch das Netzwerk Verkehrssicherheit Angebote vorstellen sowie auf Materialien zum Download verweisen.

**Möglichkeit der Evaluierung:** Prozess- und Ergebnisevaluation

**Hauptakteure:** MBS

The screenshot shows the website of the Berlin-Brandenburg Bildungsserver. The main navigation bar includes links for BSCW, moodle, Newsletter, RSS, Mitarbeit, Ihre Meinung, Wir über uns, and A-Z. The page title is 'Bildungsserver Berlin - Brandenburg > Themen - Verkehrserziehung'. The main content area features a 'Themen' section for 'Verkehrserziehung' with a sub-section 'Brandenburger Leitfaden zur Schul- und Spielwegsicherheit'. Below this, there is a section for a DVD titled 'Unterwegs zur Schule - sicher mit Bus und Tram'. The right sidebar contains a 'KMK-Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung' section and a 'Beginnteres Fahren ab 17' section. The footer of the page includes the LISUM logo and contact information.

Das LISUM stellt auf dem Bildungsserver Berlin-Brandenburg Materialien rund um das Thema Verkehrserziehung zur Verfügung.

### Verankerung der Verkehrs- und Mobilitätserziehung im schulischen Alltag

#### Begründung:

Nach § 12 des Brandenburgischen Schulgesetzes (BbgSchulG) ist die Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Form eines übergreifenden Themenkomplexes in allen Schulstufen sowohl im Unterricht als auch in sonstigen Schulveranstaltungen in angemessener Weise zu berücksichtigen.

Im Land Brandenburg gibt es zudem eine Vielzahl von Angeboten verschiedener Träger zum Thema Verkehrs- und Mobilitätserziehung, z. B.

- die **Busschule**, in der den Schülern, insbesondere den Erstklässlern, sichere Verhaltensweisen bei der Nutzung eines (Schul-)Busses vermittelt werden,
- das Programm **Radfahrtsicherheit 12+**, das sich die Erhöhung der Qualität der Verkehrssicherheitsarbeit speziell zum Thema Radfahren in der Sekundarstufe zum Ziel setzt. Es soll die Lücke nach der Radfahrausbildung und Prüfung in der Jahrgangsstufe 4 schließen, in der sich die Heranwachsenden nur noch selten mit dem Thema der Verkehrssicherheit im motorisierten Individualverkehr befassen.

#### Teilmaßnahmen:

Das MBSJ wird die Schulen über die Vielzahl der Angebote verschiedener Träger, z. B.

- Busschule,
- 12+,
- Projekttag der Verkehrs- und Mobilitätserziehung an OSZ,
- Kennenlernwoche „Sicherer Schulweg“ informieren und sie zur stärkeren Nutzung dieser Programme motivieren.

**Möglichkeit der Evaluierung:** Prozess- und Ergebnisevaluation

**Hauptakteure:** MBSJ



*Kinder lernen die Verhaltensregeln im Bus.*

### Schulische Radfahrausbildung in allen 3. oder 4. Klassen sicherstellen

#### Begründung:

Viele Kinder fahren im Land Brandenburg mit dem Rad zur Schule oder nutzen es in ihrer Freizeit. Das Risiko einer schweren Verletzung aufgrund eines Verkehrsunfalls ist bei Radfahrern überdurchschnittlich hoch. In der Radunfallstatistik sind 10- bis 14-Jährige mit einem hohen Anteil vertreten. Pro Jahr verunglücken im Land Brandenburg über 200 Kinder dieser Altersgruppe bei Straßenverkehrsunfällen mit dem Fahrrad (vgl. Statistisches Bundesamt 2012a). Die schulische Radfahrausbildung (möglichst mit abschließender Prüfung) ist daher die zentrale Maßnahme der Verkehrssicherheitsarbeit im Primarbereich zur Vorbereitung auf eine sichere Verkehrsteilnahme als Fahrradfahrer.

#### Teilmaßnahmen:

Die schulische Radfahrausbildung wird als zentrales Element der Verkehrs- und Mobilitätserziehung weiterhin von hoher Bedeutung sein. Entsprechend wird sie bei der gegenwärtig anstehenden Überarbeitung der Rahmenlehrpläne des Landes Brandenburg berücksichtigt.

**Möglichkeit der Evaluierung:** Jährliche Unfallberichte des MIL, Radunfallstatistik, Prozess- und Ergebnisevaluation

**Hauptakteure:** MBSJ



*In der 3. und 4. Klasse legen alle Kinder die Radfahrprüfung ab.*

## Maßnahmen zur Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit

<b>Medienpräsenz des Themas „Verkehrssicherheit“ erhöhen</b>	
<p><b>Begründung:</b>                      Das Land Brandenburg verzeichnet bundesweit noch immer die meisten Verkehrstoten je 100.000 Einwohner (vgl. MIL 2013).                      Unfälle treten nicht nur an bestimmten Stellen gehäuft auf und lassen sich deshalb nicht immer durch lokale Maßnahmen bekämpfen.                      Um das Thema Verkehrssicherheit stärker im Bewusstsein der Bevölkerung zu halten, ist eine breite und stete Öffentlichkeitsarbeit notwendig.</p>	<p><b>Teilmaßnahmen:</b>                      Mit folgenden Teilmaßnahmen wird das Land Brandenburg die Präsenz des Themas Verkehrssicherheit in allen Medien stärken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Information bei Änderungen und Neuerungen von Verkehrsregeln, z. B. über Veröffentlichungen in Zeitungen</li> <li>• Berücksichtigung des Themas „Neue Verkehrsregeln“ in den Verkehrsteilnehmerschulungen durch die Träger der Verkehrssicherheitsarbeit</li> <li>• Weiterführung und ständige Aktualisierung der Kampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“</li> <li>• Vermehrte Kooperationen mit Medienpartnern</li> <li>• Verkehrssicherheit als Thema in die Mittelbereichsprofile und in die Kreisprofile aufnehmen</li> <li>• Durchführung gemeinsamer Presseaktionen</li> </ul>
<p><b>Möglichkeit der Evaluierung:</b> Jährliche Unfallberichte des MIL</p>	
<p><b>Hauptakteure:</b> MIL, MI, Träger der Verkehrssicherheitsarbeit, Netzwerk Verkehrssicherheit, Forum Verkehrssicherheit</p>	
<b>Aufklärungsmaßnahmen für mehr Kindersicherheit durchführen</b>	
<p><b>Begründung:</b>                      Die Anzahl von Unfällen mit Kindern hat im Land Brandenburg in den letzten Jahren zwar abgenommen, im Vergleich zu anderen Bundesländern sind diese Unfallzahlen aber noch immer hoch.                      Vor allem Unfälle mit Kindern als Mitfahrer in Pkw wurden als Handlungsschwerpunkte identifiziert (vgl. Neumann-Opitz 2013; BASt 2012). Kinder und Jugendliche müssen im Straßenverkehr also weiterhin stärker geschützt werden.</p>	<p><b>Teilmaßnahmen:</b>                      Aufklären über:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorbildfunktion von Eltern, Pädagogen und Erwachsenen</li> <li>• Bereitstellung von Aufklärungsmaterial in öffentlichen Einrichtungen, Bildungsstätten oder Betreuungseinrichtungen, z. B. Schulen, Kitas, Horte, Jugendeinrichtungen, Krankenhäuser, zur sicheren Beförderung von Kindern im Pkw</li> <li>• Bereitstellung von Babyschalen in Krankenhäusern (Beispiel Cottbus)</li> <li>• Aktionstage in Kindertagesstätten und Schulen</li> <li>• Nutzung der Erfahrungen und Angebote über „Netzwerk gesunde Kinder“</li> </ul>
<p><b>Möglichkeit der Evaluierung:</b> Jährliche Unfallberichte des MIL, Unfälle mit Kindern als Mitfahrer in Pkw, Prozess- und Ergebnisevaluation, Evaluierung von Öffentlichkeitsmaßnahmen anhand festgelegter Qualitätskriterien</p>	
<p><b>Hauptakteure:</b> MBSJ, MIL, MASF, Träger der Verkehrssicherheitsarbeit, Netzwerk Verkehrssicherheit</p>	

## Aufklärungsmaßnahmen für mehr Sicherheit innerorts durchführen

### Begründung:

#### Tragen von Fahrradhelmen:

Helmträger haben gegenüber Radfahrern ohne Helm eine höhere Chance, einen Unfall unverletzt oder weniger schwer verletzt zu überstehen (vgl. Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr 2011).

Insbesondere im Hinblick auf die zukünftige Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes mit schnelleren Geschwindigkeiten wird das Tragen eines Helmes zur Vermeidung schwerer Unfallfolgen bedeutend. Insbesondere ältere Radfahrer ab 65 sind ohne Helm extrem gefährdet. Bisher unterliegt lediglich die Nutzung schneller Pedelecs (Pedelec 45) einer Helmpflicht, wohingegen Fahrer eines langsameren Pedelec 25 nicht dazu verpflichtet sind, einen Helm zu tragen.

#### Sichtbarkeit im Verkehr:

Im Land Brandenburg häufen sich innerorts Unfälle zwischen Fußgängern, Radfahrern und einbiegenden oder kreuzenden Fahrzeugen (vgl. MIL 2013). Daher muss das Bewusstsein aller Verkehrsteilnehmer für die Sichtbarkeit im Straßenverkehr gesteigert werden, z. B. Toter Winkel, reflektierende Kleidung, Tagfahrleuchten.

### Teilmaßnahmen:

- Förderung des Helmtragens von Fahrrad-, Pedelec- sowie E-Bike-Fahrern durch zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit/ Appelle
- Aufklärungsmaßnahmen zur Verbesserung der Sichtbarkeit aller Verkehrsteilnehmer

Zudem sollen folgende Teilmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit innerorts beitragen:

- Aufklärung der Fahrzeugführer über angepasste Geschwindigkeit und zum Sicherheitsabstand
- Aufklärung der Fahrzeugführer über Risiken des ruhenden Verkehrs (von Falschparkern geht für Kinder hohes Unfallrisiko aus)
- Information über sichere Fuß- und Radwegangebote
- Aufklärungsmaßnahmen zum Schulterblick

**Möglichkeit der Evaluierung:** Jährliche Unfallberichte des MIL, Prozess- und Ergebnisevaluation, Evaluierung von Öffentlichkeitsmaßnahmen anhand festgelegter Qualitätskriterien

**Hauptakteure:** MIL, Träger der Verkehrssicherheitsarbeit



*Ein Helm schützt vor Kopfverletzungen.*

### Aufklärungsmaßnahmen für mehr Sicherheit außerorts durchführen

#### Begründung:

##### **Geschwindigkeitseinhaltung:**

Überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit zählt zu den häufigsten Unfallursachen in Brandenburg. 36,8 % der Autobahnunfälle und 33,7 % der Außerortsunfälle mit schweren Personenschäden sind für das Jahr 2012 auf eine ungeeignete Fahrgeschwindigkeit zurückzuführen (vgl. MIL 2013).

##### **Gefahr des Aufpralls auf Bäume:**

Im Jahr 2012 wurden in der Bundesrepublik Deutschland 714 Menschen durch den Aufprall auf Bäume getötet, jedoch haben laut einer Umfrage der Dekra nur 10,3 % der befragten Kraftfahrzeugführer Angst vor Bäumen bzw. Alleeen. Bäume werden demnach nicht als Gefahr wahrgenommen (vgl. Dekra Verkehrssicherheitsreport 2013).

#### Teilmaßnahmen:

- Entgegenwirken von Geschwindigkeitsübertretungen durch Öffentlichkeitsarbeit
- Stärkung des Bewusstseins für die Gefahr des Aufpralls auf Bäume durch Öffentlichkeitsarbeit

**Möglichkeit der Evaluierung:** Jährliche Unfallberichte des MIL, Prozess- und Ergebnisevaluation, Evaluierung von Öffentlichkeitsmaßnahmen anhand festgelegter Qualitätskriterien

**Hauptakteure:** MIL, Träger der Verkehrssicherheitsarbeit



*Das Bewusstsein für die Gefahr des Aufpralls auf Bäume soll gestärkt werden.*

<b>Über Ablenkung am Steuer aufklären</b>	
<p><b>Begründung:</b> Laut einer Studie des Allianz Zentrums für Technik ist Ablenkung am Steuer bei jedem zehnten Autounfall in Deutschland die Hauptursache. Die häufigsten Ablenkungen im Auto sind Gerätebedienung, Gespräche und Streit. 40 % der Autofahrer telefonieren am Steuer ohne Freisprecheinrichtung, ein Fünftel der Fahrzeugführer schreibt SMS während des Fahrens.</p>	<p><b>Teilmaßnahmen:</b> Aufklärungskampagnen zur Ablenkung am Steuer, z. B. zu den Themen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gerätebedienung während des Fahrens (Navigationsgerät, Mobiltelefon, MP3-Player)</li> <li>• Rauchen am Steuer</li> <li>• moderne Fahrerassistenzsysteme (FAS), die kurzzeitige Unaufmerksamkeiten des Fahrers ausgleichen, z. B. Abstandswarner</li> </ul>
<p><b>Möglichkeit der Evaluierung:</b> Prozess- und Ergebnisevaluation, Evaluierung von Öffentlichkeitsmaßnahmen anhand festgelegter Qualitätskriterien</p>	
<p><b>Hauptakteure:</b> MIL, Träger der Verkehrssicherheitsarbeit</p>	

<b>Änderungen verkehrsrechtlicher Bestimmungen müssen bekannter werden</b>	
<p><b>Begründung:</b> Jedes Jahr werden zahlreiche Vorschriften im Straßenverkehrsrecht geändert. Viele Verkehrsteilnehmer eignen sich diese Regelungen aber nicht an. Verkehrsteilnehmern, deren Fahrausbildung mehr als 10 Jahre zurück liegt, muss eine Chance auf die freiwillige Auffrischung der gesetzlichen Bestimmungen eingeräumt werden (lebenslanges Lernen).</p>	<p><b>Teilmaßnahmen:</b> Das Land Brandenburg wird bei der Organisation und Durchführung von Schulungen zum Verkehrsrecht am Wohnort und in öffentlichen Einrichtungen unterstützend wirken. Im Rahmen der Unterweisungspflicht gemäß Arbeitsschutzgesetz und der Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ werden Verkehrsteilnehmerschulungen angeboten.</p>
<p><b>Möglichkeit der Evaluierung:</b> Prozess- und Ergebnisevaluation</p>	
<p><b>Hauptakteure:</b> MI, MIL, Fahrlehrer, Verkehrswachten, Automobilclubs etc.</p>	

## Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrausbildung, Fahrerlaubnisprüfung und Fahrpraxis

<b>Fahrschulausbildung methodisch verbessern</b>	
<p><b>Begründung:</b></p> <p>Die Gruppe der Fahranfänger im Alter von 18 bis 24 Jahren unterliegt nach wie vor einem überdurchschnittlich hohen Unfallrisiko. Eine Diskussion über die Einführung eines umfassenden Konzepts zur Ausbildung und Betreuung von Fahranfängern ist daher notwendig.</p>	<p><b>Teilmaßnahmen:</b></p> <p>Das Land Brandenburg unterstützt die Erarbeitung eines Rahmencurriculums für die Fahrschulausbildung in Deutschland (einschließlich von Referenzausbildungseinheiten mit innovativen Ausbildungsmethoden und Medien) und seine kontinuierliche evaluationsbasierte Weiterentwicklung. Dabei soll ein Ausbildungsschwerpunkt auf fahranfängerspezifische Risiken sowie die Gefahrenwahrnehmung und Gefahrenvermeidung gesetzt werden.</p>
<p><b>Möglichkeit der Evaluierung:</b> Prozess- und Ergebnisevaluation</p>	
<p><b>Hauptakteure:</b> MIL, Träger der Verkehrssicherheitsarbeit, Fahrschulen und Fahrlehrerverband, Fahrlehrerausbildungsstätten</p>	
<b>Fahrerlaubnisprüfung optimieren</b>	
<p><b>Begründung:</b></p> <p>Die Möglichkeiten für die Dokumentation von Prüfungsergebnissen bei der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung sowie für die Nutzung der Prüfungsergebnisse zur Prüfungsevaluation und zur lernfördernden Rückmeldung der Fahrleistungen an die Fahrerlaubnisbewerber sind noch nicht ausgeschöpft. Darüber hinaus fehlen innovative bildgestützte Prüfungsformen, um die besonders unfallrelevanten Fähigkeiten von Fahrerlaubnisbewerbern zur Gefahrenwahrnehmung und Gefahrenvermeidung zu prüfen.</p>	<p><b>Teilmaßnahmen:</b></p> <p>Das Land Brandenburg unterstützt die Erarbeitung und Erprobung eines elektronischen Prüfprotokolls für die Optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung und eines Verkehrswahrnehmungstests zur Ergänzung der traditionellen Prüfungsformen.</p>
<p><b>Möglichkeit der Evaluierung:</b> Prozess- und Ergebnisevaluation</p>	
<p><b>Hauptakteure:</b> MIL</p>	
<b>Fahrlehreraus- und -fortbildung sowie Fahrschulüberwachung verbessern</b>	
<p><b>Begründung:</b></p> <p>Die Evaluation der Ausbildungsqualität von Fahrlehrerausbildungsstätten wie auch die Eingangsvoraussetzungen für den Fahrlehrerberuf gelten als unzureichend und sollten verbessert werden. Darüber hinaus fehlen in der Fahrlehrerfortbildung spezielle Angebote, die sich auf die Qualitätskriterien der Fahrschulüberwachung richten. Im Jahr 2005 wurde im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) das System der „Pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung“ (PQFÜ) entwickelt, das Elemente der Formalüberwachung mit einer umfassenden Qualitätskontrolle der Ausbildung verbindet (vgl. Hoffmann 2008).</p>	<p><b>Teilmaßnahmen:</b></p> <p>Das Land Brandenburg setzt sich für die Festlegung angemessener Zugangsvoraussetzungen für den Fahrlehrerberuf und für eine pädagogisch qualifizierte Überwachung der Ausbildungsqualität in Fahrlehrerausbildungsstätten ein. Darüber hinaus wird das anerkannte und wirksame brandenburgische System der PQFÜ weiterentwickelt und durch Angebote für die Fahrlehrerfortbildung ergänzt, die sich auf die Qualitätskriterien dieses Systems beziehen.</p>
<p><b>Möglichkeit der Evaluierung:</b> Prozess- und Ergebnisevaluation</p>	
<p><b>Hauptakteure:</b> MIL, Träger der Verkehrssicherheitsarbeit, Fahrschulen und Fahrlehrerverband, Fahrlehrerausbildungsstätten</p>	



*Fahrlehrer sollen einer pädagogisch qualifizierten Überwachung unterliegen.*

#### Fahranfänger sollen mehr Fahrpraxis gewinnen

##### **Begründung:**

Fahranfänger verunglücken in den ersten 6 Monaten nach Führerscheinerwerb überdeutlich häufig.

##### **Teilmaßnahmen:**

##### **Lernzeitverlängerung beim Fahrerlaubniserwerb:**

Fahranfängern sollte durch

- „Feedbackfahrten“ sowie
- Reflexionsgesprächen

eine Rückmeldung in den ersten Jahren des selbstständigen Fahrens ermöglicht werden.

##### **Begleitetes Fahren mit 17:**

Nach der Einführung des Begleiteten Fahrens mit 17 konnte eine Reduzierung der Unfallzahlen junger Fahrer um ca. 25 % nachgewiesen werden.

- Begleitetes Fahren mit 17 fortsetzen
- Ausbildungsbeginn mit 16 ½ Jahren sowie Praktische Prüfung unmittelbar vor dem 17. Geburtstag ermöglichen (für eine längere begleitete Fahrpraxis)

##### **Verkehrsteilnehmerschulungen der Verkehrswachten, Fahrsicherheitstrainings:**

Um das hohe Unfallgeschehen im Land Brandenburg zu senken, muss die Fahrsicherheit aller Fahrer durch

- die Unterstützung von pädagogisch begleiteten Fahrtrainings mit dem eigenen Fahrzeug und dem Schwerpunkt auf Gefahrenvermeidung sowie
- die Umsetzung des Prinzips „Lebenslanges Lernen“ mithilfe der Verkehrswachten und des BAST-Maßnahmenkataloges präventiv gestärkt werden.

**Möglichkeit der Evaluierung:** Jährliche Unfallberichte des MIL, (Unfallbeteiligung der Altersgruppen etc.), Prozess- und Ergebnisevaluierung

**Hauptakteure:** MIL, Träger der Verkehrssicherheitsarbeit, Fahrschulen und Fahrlehrerverband, Fahrlehrerausbildungsstätten, Technische Prüfstellen, Automobilclubs

## Erfolgreiche Projekte für Fahranfänger und Heranwachsende fortsetzen

### Begründung:

#### Projekt Regio-Protect 21:

Das Projekt „Regio-Protect 21“ verfolgt das Ziel, Fahrerlaubnisbewerber in der Fahrschul Ausbildung und Fahrprüfung stärker für fahranfänger- und jugendtypische Kompetenzdefizite zu sensibilisieren. Darüber hinaus sollen ihre Fähigkeiten zur Gefahrenwahrnehmung und Gefahrenvermeidung gefördert werden. Dies geschieht vor allem am Beispiel regionaler Gefahrenstrecken, auf denen besonders viele junge Fahrer verunfallen. Die Lernwirksamkeit des Projekts wurde empirisch belegt.

#### PEER-Projekt an Fahrschulen im Land

##### Brandenburg:

Das PEER-Projekt klärt junge Fahrschüler über die Wirkungen, Gefahren und Folgen des Konsums von Alkohol und illegalen Drogen im Straßenverkehr auf. Nach Einführung des Projekts ist die Anzahl der Verkehrsunfälle mit jungen Autofahrern unter Einfluss von Alkohol bzw. illegalen psychoaktiven Substanzen in Brandenburg gesunken (vgl. MUGV 2013).

#### Fifty-Fifty-Taxi:

Das Verkehrssicherheitsprojekt „Fifty-Fifty-Taxi“ wurde 1995 initiiert, um die Freizeit-Unfälle von Jugendlichen der Altersgruppe 16 bis 25 drastisch zu senken. Das Projekt beinhaltet ein Angebot zum verbilligten Benutzen von Taxen an Wochenenden und Feiertagen, um Jugendlichen im ländlichen Raum eine gefahrlose und kostengünstige An- und Abreise, z. B. zur Disco, zu ermöglichen.

### Teilmaßnahmen:

Bewährte Projekte der bisherigen Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg werden fortgeführt, z. B.:

- Fortsetzung des Projekts „Regio-Protect 21“ und Entwicklung einer Referenzausbildungseinheit, die allen Fahrschulen in Brandenburg zur Verfügung gestellt wird
- Erhöhung des Verbreitungsgrades des Projekts
- Weiterführung des PEER-Projekts „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ in Fahrschulen
- Prüfung einer rechtlichen Möglichkeit des Ausschlusses eines Fahrschülers von der Fahrstunde bei Verdacht auf Alkohol- oder Drogenmissbrauch
- Fortsetzung des „Fifty-Fifty-Taxis“
- Prüfung, ob die Zusammenarbeit mit den Taxi-Unternehmen gewährleistet ist
- Erhöhung der Akzeptanz des Projektes beim Taxi- und Mietwagengewerbe

**Möglichkeit der Evaluierung:** Prozess- und Ergebnisevaluation, Anzahl der Fahrschulen, die das PEER-Projekt anbieten, Anzahl der Teilnehmer, Anzahl der Einsätze, Befragung der Wirksamkeit

**Hauptakteure:** MIL, MI, Überregionale Suchtpräventionsfachstelle Tannenhof, Fahrschulen und Fahrlehrerverband, Fahrlehrerausbildungsstätten



Das Fifty-Fifty-Taxi wird in Brandenburg weitergeführt.

### **Angebote für Berufskraftfahrer verbessern**

#### **Begründung:**

Die berufsbedingten Belastungen durch das Verkehrsgeschehen werden zukünftig durch den demografischen Wandel – insbesondere die höhere Anzahl älterer Arbeitnehmer – an Bedeutung gewinnen.

Der Fernfahrerstammtisch hat sich seit Jahren etabliert. Berufskraftfahrer können direkt Fachleuten zu verschiedenen Themen Fragen stellen. Hemmnisse können so abgebaut werden.

#### **Teilmaßnahmen:**

Das Land Brandenburg wird im Rahmen seiner Handlungsmöglichkeiten den Schwerpunkt der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern vertiefen.

Das Angebot des Fernfahrerstammtisches wird weitergeführt.

**Möglichkeit der Evaluierung:** Prozess- und Ergebnisevaluation

**Hauptakteure:** MI, LBV, LS, BAG, Technische Prüfstellen, LAS, Automobilclubs, MIL, Fahrschulen und Fahrlehrerverband, Fahrlehrerausbildungsstätten, IHK

## Fahreignungsüberprüfung

### Begründung:

Einschränkungen der Fahreignung sind eine Tatsache, die grundsätzlich über alle Altersgruppen hinweg feststellbar ist, z. B. wegen Einschränkungen der Sehfähigkeit etc.

Insbesondere bei älteren Verkehrsteilnehmern ist jedoch eine Abnahme der Fahreignung mit zunehmendem Lebensalter festgestellt, die sich über den Zusammenhang der zunehmenden Morbidität im Alter statistisch nachweisen lässt (vgl. Golka et al. 2011).

Gerade im Hinblick auf den demografischen Wandel und der älter werdenden Verkehrsteilnehmer werden regelmäßige Untersuchungen, z. B. zur Sehkraft, an Bedeutung zunehmen.

Ältere Menschen als Pkw-Fahrer verunglücken zunehmend: Die abnehmende Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit, z. B. von Älteren, bewirkt, dass sie in komplexen Situationen schneller den Überblick verlieren als Verkehrsteilnehmer der jüngeren Altersgruppen (vgl. Kubitzki 2013).

11,3 % der im Land Brandenburg von Senioren verursachten Unfälle gehen auf körperliche Erkrankungen oder kognitive Einschränkungen zurück (vgl. MIL 2013).

Dass das Älterwerden nicht zwangsläufig zu einem Ausstieg aus der aktiven Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr führen muss, ist das Ergebnis einer Studie der TU Dortmund. Demnach kann die Fahrkompetenz von über 70-jährigen Autofahrern durch ein Fahrtraining im Realverkehr längerfristig erhöht werden. Durch das Training erreichten sie in der durchgeführten Untersuchung ein Niveau, das dem von Fahrern mittleren Alters entspricht (vgl. Poschadel 2012).

### Teilmaßnahmen:

Zunächst wird das Land Brandenburg einen gesellschaftlichen Diskurs initiieren, in dem die Mobilitätsinteressen und -ansprüche von älteren Fahrern einerseits und die Interessen an Sicherheit aller Bürger andererseits thematisiert werden. Hier wird auch an die Verantwortung der Fahrer appelliert, die Fahrtauglichkeit auf freiwilliger Basis überprüfen zu lassen.

In Anlehnung an Regelungen für Lkw-Fahrer, deren Fahrerlaubnis ab einem Alter von 50 Jahren nach Bestehen einer ärztlichen Untersuchung sowie eines Sehtests jeweils um fünf Jahre verlängert wird, sollten aus rechtlicher Sicht Möglichkeiten geprüft werden, solche regelmäßigen Gesundheitsuntersuchungen für alle Führerscheinbesitzer einzuführen. Hier gilt es, auf Bundesebene einen rechtlichen Konsens zu schaffen.

Hierzu wird das Land Brandenburg den Fokus auf die Prävention setzen und die Entwicklung sowie Umsetzung folgender Maßnahmen durch Einwirken auf alle beteiligten Akteure unterstützen:

- Etablierung freiwilliger Beratungen, die es bereits bei den Begutachtungsstellen gibt
- Gesundheitsuntersuchungen zur Fahreignung
- Stärkung der Rolle der Ärzte als erste Ansprechpartner
- Gezielte Unterstützung der Beratungskompetenz von Haus- und Fachärzten
- Prüfung einer rechtlichen Möglichkeit für Ärzte, die Fahrunfähigkeit von Patienten behördlich zu melden
- Öffentlichkeitsarbeit in Arztpraxen und Magazinen, z. B. die Apotheken-Umschau,
- Informations- und Aufklärungsarbeit, z. B. stärker kommunizieren, dass es freiwillige Beratungen und Gesundheitsuntersuchungen bei den Begutachtungsstellen gibt
- Fahrertrainings auf Trainingsplätzen sowie im Realverkehr mit geeigneten Fahrlehrern (Vernetzung von Ärzten und Fahrlehrern)

**Möglichkeit der Evaluierung:** Prozess- und Ergebnisevaluation

**Hauptakteure:** MASF, MUGV, MIL, MI, Träger der Verkehrssicherheitsarbeit



Die Landesregierung rät älteren Kraftfahrern freiwillige Gesundheitschecks.

#### Verpflichtende Erste-Hilfe-Kurse für alle einführen

##### Begründung:

Viele Verkehrsteilnehmer sind ungeübt oder fühlen sich nicht in der Lage, einem verletzten Unfallopfer vor Ort zu helfen. Bislang ist die Absolvierung eines Erste-Hilfe-Kurses lediglich für den Erwerb des Führerscheins Pflicht. Die Fahrerlaubnis-Verordnung (§ 19 FeV) sieht keine gesetzliche Wiederholungspflicht vor. Laut Straßenverkehrsgesetz (Abs. 2 Nr. 6 StVG) muss jedoch jeder Teilnehmer am Straßenverkehr Erste Hilfe leisten können und damit zur Hilfeleistung bei Unfällen im Straßenverkehr fähig sein. Das Deutsche Rote Kreuz (DRK) rät Autofahrern, ihre Kenntnisse in Erster Hilfe alle drei Jahre aufzufrischen (vgl. DRK 2013).

##### Teilmaßnahmen:

Das Land Brandenburg wird sich auf Bundesebene für die Einführung regelmäßiger verpflichtender Erste-Hilfe-Kurse einsetzen. Das Land Brandenburg setzt sich dafür ein, dass alle zwei Jahre verpflichtende Erste-Hilfe-Kurse in öffentlichen Institutionen (Behörden, Schulen) durchgeführt werden. Sollte es auf Bundesebene zu keiner Verpflichtung kommen, sollen die Fahrerlaubnisinhaber durch Öffentlichkeitsarbeit motiviert werden, freiwillig – und damit bewusst – regelmäßig einen Auffrischkurs zu besuchen.

**Möglichkeit der Evaluierung:** Prozess- und Ergebnisevaluation

**Hauptakteure:** MIL, Träger der Erste-Hilfe-Kurse, Spitzenverbände der Wohlfahrtspflege



Erste-Hilfe-Kurse sollten regelmäßig aufgefrischt werden.

## Maßnahmen zur Verbesserung der Unfallhilfe und des Rettungsdienstes

### Eine schnelle Rettungskette vom Unfallort bis zur Krankenhausaufnahme gewährleisten

#### Begründung:

Unfalluntersuchungen zeigen, dass eine schnelle medizinische Hilfe die Schwere der Unfallfolgen deutlich reduziert.

Das automatische Notrufsystem für Kraftfahrzeuge eCall, ein Projekt der eSafety-Initiative der Europäischen Kommission, soll durch schneller eingeleitete Rettungsmaßnahmen helfen, die Zahl der Verkehrstoten zu senken. Die automatische oder manuelle Auslösung eines eCalls durch im Fahrzeug installierte Geräte an die europäische Notrufnummer 112 über die Mobilfunknetze verschiedener Betreiber bedarf einer Infrastruktur, deren Planung und Installation zumindest auf Bundes-, wenn nicht auf europäischer Ebene, koordiniert werden muss. Das Land Brandenburg wurde als erstes Bundesland Ende 2009 von der WHO als „Safe Region – Sicheres Brandenburg“ zertifiziert und ist dem Netzwerk der Safe Communities beigetreten. Die Safe Communities sind ein Zusammenschluss von derzeit über 200 Gemeinden, Städten und Regionen auf allen Kontinenten der Erde.

#### Teilmaßnahmen:

Weitere Verbesserung der technischen Ausstattung der Rettungsleitstellen im Land Brandenburg, z. B. notwendige technische Aufrüstung für die Annahme von eCall-Notrufen.

Die Rettungswachen sind gemäß § 8 Abs. 2 Brandenburgisches Rettungsdienstgesetz so zu errichten, dass jeder an einer öffentlichen Straße gelegene Einsatzort in 15 Minuten erreicht wird (Hilfsfrist). Die Hilfsfrist muss in 95 Prozent aller Fälle in einem Jahr eingehalten werden. Sie umfasst den Zeitraum vom Eingang der Notfallmeldung in der Rettungsleitstelle bis zum Erreichen des Einsatzortes durch das erste Rettungsfahrzeug. Dies wird fortlaufend evaluiert.

Wirksamer Schutz der Bürger u. a. vor Unfällen durch eine zielgerichtete Prävention.

**Möglichkeit der Evaluierung:** Prozessevaluierung durch Befragungen in Krankenhäusern

**Hauptakteure:** Träger der Rettungsdienste (MUGV für die Luftrettung, Landkreise und kreisfreie Städte für die bodengebundene Rettung)



*In Zukunft erfolgt der Notruf automatisch mit e-Call.*

## Maßnahmen für verträgliche Mobilitätsgestaltung

<b>Motorisierten Individualverkehr möglichst vermeiden und Mobilitätsalternativen entwickeln</b>	
<b>Begründung:</b> <p>Zur Verringerung der Unfallzahlen insbesondere im motorisierten Individualverkehr sollte neben der Verknüpfung von Verkehrsangeboten des Individualverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr auch verstärkt eine Förderung von mobilen Nahversorgungskonzepten und wohnortnaher Versorgungsstrukturen stattfinden, um Verkehr zu vermeiden.</p> <p>Zudem sollte der Fokus auf den Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr gelegt werden. Im Hinblick auf den demografischen Wandel und die zunehmende Zahl Älterer, die als Pkw-Fahrer in Brandenburg verunglücken, ist z. B. der Ausbau von alternativen Mobilitätsangeboten im ländlichen Raum zu unterstützen.</p>	<b>Teilmaßnahmen:</b> <p>Das Land Brandenburg wird die Kommunen auffordern, durch Elemente der Bauleitplanung, Flächennutzungskonzeptionen oder Versorgungskonzepte stärker rahmengebend zu wirken für kurze Wege, z. B. zwischen Wohnen und Ausbildungsort, Einkaufsmöglichkeiten oder Freizeiteinrichtungen, um motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verringern. Die Schnittstellengestaltung zwischen SPNV/ ÖPNV, MIV, Rad und Fuß soll verbessert sowie attraktive intermodale Schnittstellen (Park&amp;Ride, Bike&amp;Ride, Schaffung von Mitfahr-Parkplätzen, Unterstützung bei der Einführung von Bürgerbussen) geschaffen werden.</p> <p>Der SPNV/ÖPNV soll frühzeitig auch bereits im Rahmen des schulischen Unterrichts als verkehrssichere Alternative zum MIV näher gebracht werden. Dazu ist durch die Verkehrsunternehmen unter Mitwirkung der Schulen und unter Federführung des Forums Verkehrssicherheit ein entsprechendes Konzept zu entwickeln.</p>
<b>Möglichkeit der Evaluierung:</b> Prozess- und Ergebnisevaluation	
<b>Hauptakteure:</b> VBB, MIL, LBV, Landkreise, Ämter, Städte und Gemeinden	
<b>Verkehrssicherheit contra Denkmal- und Naturschutz</b>	
<b>Begründung:</b> <p>Die gegenwärtige Gesetzeslage bezüglich der städtebaulichen Stadtgestaltung, des Denkmal- sowie des Naturschutzes beeinträchtigt oftmals eine sichere Straßenplanung.</p>	<b>Teilmaßnahmen:</b> <p>Bei der Umsetzung von Denkmal- und Naturschutzbelangen ist den Aspekten der Verkehrssicherheit das ihnen zukommende Gewicht beizumessen.</p>
<b>Möglichkeit der Evaluierung:</b> Prozess- und Ergebnisevaluation	
<b>Hauptakteure:</b> MIL, MUGV	

## 2. Fair Play – Spielregeln im Verkehr einhalten

### **Verkehrsrecht und Verkehrsüberwachung**

Das Verkehrsrecht bildet den grundlegenden Ordnungs- und Orientierungsrahmen für das Verkehrsgeschehen und ist damit ein zentrales Instrument zur Steuerung der Verkehrssicherheit. Die Kraft des Verkehrsrechts hängt ab von der Konsequenz seiner Durchsetzung. Ein Staat, der die Einhaltung von Verkehrsvorschriften nicht überwacht, macht sich unglaubwürdig.

Die polizeiliche sowie die kommunale Verkehrsüberwachung bilden in diesem Zusammenhang einen unverzichtbaren Bestandteil zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr. Nach Schätzungen des Europäischen Verkehrssicherheitsrates könnten ca. 50 % aller Unfälle verhindert werden, wenn Verkehrsteilnehmer die geltenden Regeln beachten würden (vgl. ETSC 1999).

Untersuchungen aus dem europäischen Ausland stützen diese Aussage. Schätzungen für den skandinavischen Raum gehen davon aus, dass die Zahl der Verkehrstoten um 48 % (Norwegen) bzw. 76 % (Schweden) reduziert

werden könnte, wenn die häufigsten Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung, wie z. B. Geschwindigkeitsüberschreitungen, verhindert würden (vgl. ESCAPE 2003).

Eine hohe und für Verkehrsteilnehmer wahrnehmbare Präsenz der Verkehrsüberwachung ist die Basis einer erfolgreichen Unfallprävention. Es soll damit auf Änderungen im Verhalten der Verkehrsteilnehmer hingewirkt und positive Verhaltensweisen im Straßenverkehr gefördert werden. Verkehrsüberwachung muss flächendeckend und wirkungsorientiert erfolgen und sich an Hauptunfallursachen, Risikogruppen und unfallträchtigen Fehlverhaltensweisen orientieren.

Im Land Brandenburg wird die Erhöhung der Entdeckungswahrscheinlichkeit von Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer im Mittelpunkt stehen. Bei polizeilichen Maßnahmen kommt dem Dialog mit dem Verkehrsteilnehmer eine besondere Bedeutung zu (Anhaltekontrollen). Ziel des Landes Brandenburg ist es, bis 2024 durch die nachfolgend genannten Maßnahmen und Teilmaßnahmen gegenüber dem



*Verkehrsüberwachung als Basis erfolgreicher Unfallprävention*

Basisjahr 2012 eine Reduzierung der Personenschadensunfälle

- mit der Ursache unangepasste und überhöhte Geschwindigkeit um 50 %,
- unter Einfluss von Alkohol und Drogen um 50 %

zu erreichen.

Damit werden gleichzeitig Anreize gesetzt, zwei der wichtigsten durch den Menschen

selbst beeinflussbaren Quellen des Fehlverhaltens zu verringern (vgl. Kellner 2013).

Verkehrsregeln müssen einheitlich, verständlich und nachvollziehbar gestaltet sein, damit sie von den Verkehrsteilnehmern akzeptiert und eingehalten werden. Das Land Brandenburg wird sich daher auf Bundesebene für die Vereinfachung von StVO-Regeln einsetzen.

### Maßnahmen zur Erhöhung der Regeleinhaltung und Regelakzeptanz

<b>Verkehrsüberwachung zielgerichtet intensivieren</b>	
<p><b>Begründung:</b> Erfahrungen aus Deutschland und aus dem Ausland zeigen, dass Verkehrsüberwachung ein sehr wirksames Mittel ist, um dauerhafte Verhaltensänderungen zu erreichen.</p> <p>Daten des MI zeigen am Beispiel der Geschwindigkeitsverstöße, dass durch intensivere Kontrollen die Anzahl der Unfälle reduziert wird.</p>	<p><b>Teilmaßnahmen:</b> Verkehrsüberwachungsmaßnahmen, bei denen der Dialog mit dem Verkehrsteilnehmer im Mittelpunkt steht, z. B. Fahren unter Einfluss von Alkohol oder Drogen, das richtige Verwenden von Rückhaltesystemen, werden intensiviert. Dies gilt für Kraftfahrzeugführer ebenso wie für Radfahrer und Fußgänger. Zudem ist die Durchführung eines jährlichen „Tages der verstärkten Verkehrskontrolle“ vorgesehen.</p>
<p><b>Möglichkeit der Evaluierung:</b> Anzahl der erfolgten Kontrollen sowie der festgestellten Regelverstöße und diesbezüglicher Unfallfolgen</p>	
<p><b>Hauptakteure:</b> MI</p>	
<b>Null Promille im Straßenverkehr als langfristiges Ziel anstreben</b>	
<p><b>Begründung:</b> Der Konsum von Alkohol oder Drogen zählt zu den häufigsten Unfallursachen in Brandenburg (vgl. MIL 2013). Im bundesweiten Vergleich der Unfälle mit Personenschaden durch Alkohol liegt Brandenburg auf einem vorderen Platz. Die Überschreitungen sind zudem extremer als in anderen Bundesländern. Nur eine 0,0-Promille-Regelung würde Klarheit schaffen und einen Rückgang der alkoholbedingten Unfälle erwarten lassen. Um das Argument der Produktion einer natürlichen Blutalkoholkonzentration gegen eine 0,0-Promille-Regelung zu entkräften, sollte dabei als ordnungswidrig handelnd eingestuft werden, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er unter der Wirkung alkoholischer Getränke steht.</p>	<p><b>Teilmaßnahmen:</b> Das Land Brandenburg setzt sich für eine weitere Verdrängung von Alkohol, aber auch anderer berauschender Mittel, aus dem Straßenverkehr ein und wird daher auf Bundesebene die konsequente Einführung einer 0,0-Promille-Grenze und die damit verbundenen Anpassungen der Gesetze und Verordnungen fordern. Zur Prävention von Unfällen alkoholisierter Radfahrer wird das Land Brandenburg die Einführung eines Ordnungswidrigkeitentatbestands ab 1,1 Promille unterstützen. Die Träger der Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort werden bei der Aufklärung über berauschende Mittel und deren Folgen vor allem im Straßenverkehr personell, materiell und finanziell unterstützt.</p>
<p><b>Möglichkeit der Evaluierung:</b> Möglichkeit der Evaluierung: Anzahl der erfolgten Kontrollen sowie der festgestellten Regelverstöße, Analyse der Unfallzahlenentwicklung im jährlichen Unfallbericht</p>	
<p><b>Hauptakteure:</b> MIL über VMK und BLFA/StVO, Träger der Verkehrssicherheitsarbeit, insbesondere Verkehrswachten</p>	

## Kontrollen an Gefahrenpunkten auf hohem Niveau beibehalten, aber nicht darauf beschränken

### Begründung:

Experten machen deutlich, dass die Wirksamkeit von Kontrollen an Gefahrenpunkten zwar sehr hoch ist, allerdings nur begrenzt auf ca. 500 m vor und nach Gefahrenpunkten (vgl. LS 2013).

Gleichwohl werden Kontrollen an Gefahrenpunkten allgemein akzeptiert und treten dem Eindruck einer auf finanziellen Interessen ausgelegten Verkehrsüberwachung entgegen.

In Brandenburg gibt es eine Vielzahl von Landstraßen, die gemäß der Dreijahreskarte aller Unfälle mit schwerem Personenschaden Unfalldüfungslinien sind und für die eine Intensivierung insbesondere der ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachung in Frage kommt. Das BAST-Projekt „Verbesserung der Verkehrssicherheit auf einbahnig zweistreifigen Außerortsstraßen (AOSI)“ (vgl. BAST 2012a) kommt zu dem Ergebnis, dass linienhaft angeordnete Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen auf unfallauffälligen Landstraßen eine wirkungsvolle und kurzfristig umzusetzende Maßnahme sind, da die Unfallzahlen bei den untersuchten Strecken um durchschnittlich 52 % zurückgehen und parallele Befragungen hohe Akzeptanzwerte von 75 % bis 95 % ergeben haben.

### Teilmaßnahmen:

Das Land Brandenburg wird u. a.

- Geschwindigkeitskontrollen,
  - Radfahrerkontrollen sowie
  - Kontrollen zu weiteren unfallbegünstigenden Verstößen (Vorfahrt etc.)
- an Gefahrenpunkten zur Entschärfung von Unfallstellen fortsetzen.

**Möglichkeit der Evaluierung:** Anzahl der erfolgten Kontrollen sowie der festgestellten Regelverstöße

**Hauptakteure:** MI



*Geschwindigkeitskontrollen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit*

<b>Automatisierte Kontrollen von Geschwindigkeitsbeschränkungen effizienter gestalten</b>	
<p><b>Begründung:</b> Geschwindigkeitsunfälle sind Hauptunfallursache Nr. 1, auch außerhalb von Unfallhäufungsstellen. Durch automatische Geschwindigkeitsüberwachungen über ortsfeste oder mobile Anlagen kann das Geschwindigkeitsniveau dauerhaft reduziert und Unfälle vermieden werden.</p>	<p><b>Teilmaßnahmen:</b> Durch die mit entsprechenden Überwachungsaufgaben betrauten Kommunen wird eine stetige Geschwindigkeitsüberwachung mit ortsfesten und mobilen Anlagen an Gefahrenstellen gewährleistet. Die Polizei wird ihre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen auch unabhängig von Gefahrenstellen flächendeckend einsetzen.</p>
<p><b>Möglichkeit der Evaluierung:</b> Anzahl der erfolgten Kontrollen sowie der festgestellten Regelverstöße</p>	
<p><b>Hauptakteure:</b> Landkreise, Ämter, Städte und Gemeinden, MI</p>	

<b>„Section Control“ als Verkehrssicherheitsmaßnahme auf Autobahnen testen</b>	
<p><b>Begründung:</b> Ortsfeste oder mobile Geschwindigkeitsüberwachungen auf Bundesautobahnen (BAB) führen nur in einem begrenzten Streckenabschnitt zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit. Eine Geschwindigkeitsüberwachung über längere Strecken wirkt über eine punktuelle Reduzierung der Unfälle hinaus. Dies ist in Brandenburg umso wichtiger, als dass die Zahl der Unfallhäufungsstellen weiter zurückgeht. Nachbarstaaten der Bundesrepublik Deutschland wenden „Section Control“ bereits erfolgreich an (vgl. Stadt 2013).</p>	<p><b>Teilmaßnahmen:</b> Zunächst ist zu prüfen, unter welchen rechtlichen Voraussetzungen eine Einführung von „Section Control“ möglich ist. Das Land Brandenburg wird sich auf Bundesebene für die Zulassung von Section-Control-Systemen als Messverfahren zur Geschwindigkeitsüberwachung in Deutschland einsetzen und Bemühungen zu Pilotversuchen in anderen Bundesländern unterstützen. Voraussetzungen für eine Umsetzung von Pilotprojekten auf BAB in Brandenburg sind detaillierte Informationen zu Strecken mit Unfallhäufungslinien.</p>
<p><b>Möglichkeit der Evaluierung:</b> Prozess- und Ergebnisevaluation</p>	
<p><b>Hauptakteure:</b> MI, MIL</p>	

<b>Ausdehnung der Halterhaftung prüfen</b>	
<p><b>Begründung:</b> Zahlreiche Delikte im Straßenverkehr sind gegenwärtig aufgrund nicht verwertbarer Fotos der Messgeräte in Deutschland nicht verfolgbar. Eine Ausdehnung der Halterhaftung auf Verstöße im fließenden Verkehr führt zu einer Verringerung von Verwaltungsaufwand. Zudem machen andere EU-Staaten positive Erfahrungen mit der Halterhaftung, z. B. Frankreich, Niederlande, Österreich.</p>	<p><b>Teilmaßnahmen:</b> Sollte auf Bundesebene eine Initiative zur Ausdehnung der Halterhaftung auf Verstöße im fließenden Verkehr starten, so wird das Land Brandenburg diese unterstützen und die damit verbundenen Anpassungen der Gesetze und Verordnungen fordern.</p>
<p><b>Möglichkeit der Evaluierung:</b> Prozess- und Ergebnisevaluation</p>	
<p><b>Hauptakteure:</b> MIL, MI</p>	

## **Für höhere Sanktionen bei Geschwindigkeits- und Aggressionsdelikten einsetzen**

### **Begründung:**

Eine überhöhte Geschwindigkeit als Hauptunfallursache wird aufgrund der geringen Bußgeldhöhe nicht zurückgedrängt. Nach dem am 01.04.2013 in Kraft getretenen Neuerlass der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) wird eine Geschwindigkeitsübertretung von bis zu 20 km/h mit lediglich 30 EUR (außerorts) bzw. 35 EUR (innerorts) bestraft. Zudem greift das Punktesystem erst ab einer Geschwindigkeitsübertretung von über 21 km/h.

Allerdings wird die mit dem 01.05.2014 wirksame Reform des Punktesystems (Überführung Verkehrszentralregister in ein neues Fahreignungsregister) laut Experten nicht die gewünschte Wirkung einer Bekämpfung von Geschwindigkeitsdelikten haben (vgl. Stockburger 2013). Zukünftig soll es sowohl außerorts als auch innerorts für Geschwindigkeitsübertretungen von bis zu 30 km/h pauschal nur noch einen Punkt in Flensburg geben, gleichzeitig soll jeder Punkt einzeln nach zwei Jahren verjähren. Die Verkehrsminister der Länder kritisieren, dass dadurch die Präventivwirkung geschwächt werde und dass von den kurzen Verfallsfristen insbesondere notorische Geschwindigkeitstäter profitieren (vgl. Bundesrat 2013).

Überschreitungen der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h bzw. zukünftig bis 30 km/h gelten daher insgesamt bei vielen Fahrern aufgrund der moderaten Strafen als tolerabel. Soll die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit eingehalten werden, so ist eine härter erlebte Bestrafung schon bei geringen Übertretungen notwendig.

In 2012 stieg im Land Brandenburg die Zahl der Schwerverletzten außerorts, die häufigste Unfallursache war eine überhöhte Geschwindigkeit (vgl. MIL 2013).

Neben überhöhter Geschwindigkeit spielt zunehmend auch aggressives Verhalten im Straßenverkehr eine große Rolle.

Ursachen für klassische Aggressionsdelikte wie Körperverletzung, Sachbeschädigung, Beleidigung und Nötigung sind oft Frustrationen durch Beeinträchtigung des Verkehrsflusses in Verbindung mit persönlicher Zeitnot (vgl. Krings 2011).

### **Teilmaßnahmen:**

Das Land Brandenburg wird sich auf Bundesebene zur Verschärfung von Sanktionen für Geschwindigkeitsübertretungen sowie Aggressionsdelikte im Straßenverkehr einsetzen und dazu eine Reform des Punktesystems entsprechend Anlage 13 zu § 40 FeV und der BKatV fordern.

**Möglichkeit der Evaluierung:** Prozess- und Ergebnisevaluation

**Hauptakteure:** MIL, MI

## Unangepasste Fahrgeschwindigkeiten auf Autobahnen senken

### Begründung:

Die Zahl der Getöteten auf den Autobahnen ist seit langem relativ konstant. Die schweren Unfälle auf BAB haben zumeist ihre Ursache in der Geschwindigkeitsüberschreitung.

Um die Verkehrssicherheit auf den BAB zu verbessern, hat das Land Brandenburg mit Erfolg Beschränkungen der zulässigen Geschwindigkeit angeordnet, z. B. auf der A 24 im gesamten Streckenabschnitt oder auf der A 2 in mehreren Teilabschnitten. Am Beispiel der A 24 zeigt sich die Wirksamkeit eines Tempolimits. Nach dessen Einführung ist die Zahl der Unfälle und Verletzten messbar zurückgegangen.

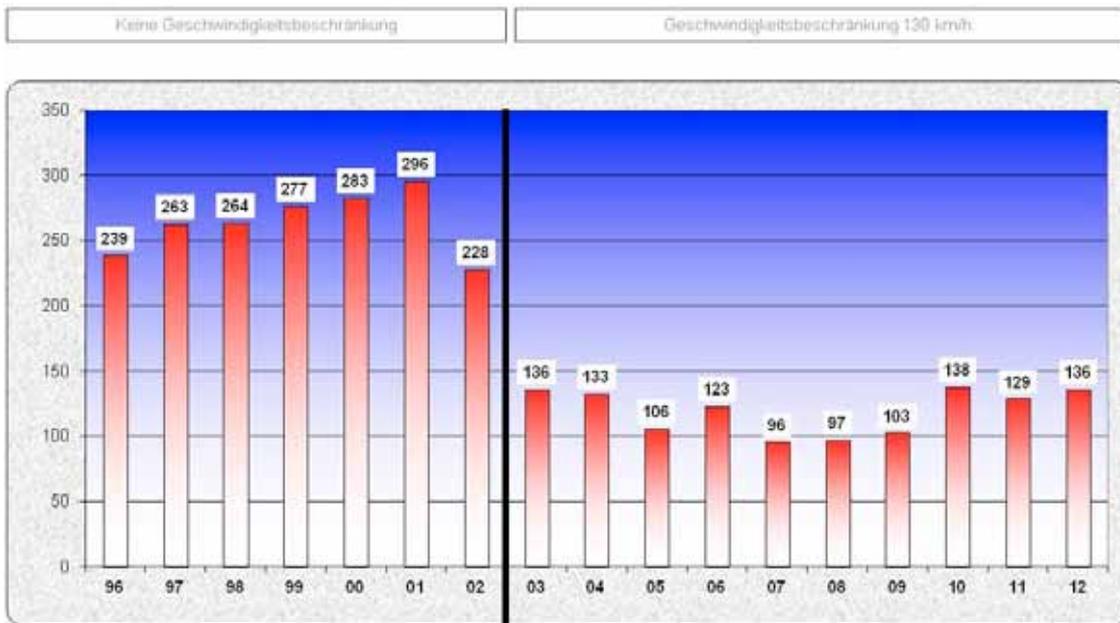
Ein allgemeines Tempolimit trägt nicht nur zu einer Homogenisierung des Verkehrsflusses und damit auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Autobahnen bei, sondern hat darüber hinaus einen erheblichen Klimaschutzeffekt (vgl. UBA 2010).

### Teilmaßnahmen:

Das Land Brandenburg plant derzeit kein generelles Tempolimit auf Autobahnen, da hierfür die Rechtsgrundlage fehlt. Entsprechend der Verkehrssicherheits-/Unfalllage wird es aber anlassbezogene und differenzierte Geschwindigkeitsreduzierungen geben.

**Möglichkeit der Evaluierung:** Prozess- und Ergebnisevaluation

**Hauptakteure:** MIL, MI



Nach Einführung eines Tempolimits bleibt das Unfallgeschehen dauerhaft auf niedrigem Niveau.

## Gewerblicher Güterkraftverkehr muss sicherer werden

### Begründung:

In der nächsten Dekade wird es laut Prognosen zu einem rasanten Anstieg des gewerblichen Güterverkehrs kommen. Damit verbunden wird ein Anstieg der Lkw-Unfälle erwartet.

Im Vergleich zu Pkw ist der prozentuale Anteil von Lkw an allen Verkehrsunfällen im Land Brandenburg vergleichsweise zwar gering, allerdings sind aufgrund des hohen Fahrzeuggewichts die Folgen eines Unfalls mit Lkw-Beteiligung für andere Verkehrsteilnehmer oft gravierend (vgl. MIL 2013).

Aus diesem Grund sind verschiedene Maßnahmen zu verfolgen, die Lkw-Unfallursachen, wie z. B. Abstands- und Geschwindigkeitsverstöße, Müdigkeit oder technische Mängel, bekämpfen.

### Teilmaßnahmen:

#### Verkehrskontrollen und Überwachung der Fuhrunternehmen in Brandenburg:

Das Landesamt für Arbeitsschutz (LAS) ist neben der Polizei für den Vollzug der Sozialvorschriften im Straßenverkehr zuständig und führt dazu in der Brandenburger Verkehrsbranche Betriebsbesichtigungen durch.

- Intensivierung der Verkehrskontrollen des Güterverkehrs auf BAB durch die Polizei unter Beteiligung des LAS
- Weiterführung der Überwachung der Betriebe im Land Brandenburg durch das LAS
- Regelmäßige Evaluierung und Steuerung der Parkplatzsituation für Lkw auf BAB, Bundes- und Landesstraßen sowie Ableitung von Maßnahmen zur Schaffung erforderlicher Standplätze durch die Straßenbaulasträger

#### Aufklärung und Beratung:

Das LAS berät die Unternehmer, Disponenten und Arbeitsschutzverantwortlichen in den Brandenburger Betrieben, z. B. zur gesetzeskonformen Umsetzung der Lenk- und Ruhezeitenregelungen (vgl. MASF 2013).

- Weiterführung der verkehrssicherheitsbezogenen Beratung der Unternehmer und Fahrer
- Verstärkte Aufklärung der Fahrer und Unternehmen durch aktualisierte Flyer und Arbeitshilfen des LAS zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr
- Fortführung und Intensivierung der Zusammenarbeit mit externen Partnern in der Verkehrssicherheit, z. B. IHK, Innungen, Verbände, Unfallversicherungsträger
- Aufklärung zu Themen wie Ladungssicherung, Eisplatten auf Lkw etc.

**Möglichkeit der Evaluierung:** Jährliche Unfallberichte des MIL (Art der Verkehrsbeteiligung), Festgestellte Verstöße gegen Fahrpersonalvorschriften

**Hauptakteure:** MASF, MI, MIL, LAS

## Handlungsfeld Verkehrswege

Das Handlungsfeld Verkehrswege stärkt die Voraussetzungen für eine sichere Gestaltung der Wege für Fahrzeugführer, Fußgänger und Radfahrer.

Die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur spielt bei der Diskussion über die Verkehrssicherheit eine entscheidende Rolle. Die Arbeit der Experten des Forums Verkehrssicherheit hat mit deutlichen Appellen an die Landesregierung unterstrichen, dass die Gestaltung des Straßenraums dazu beitragen kann, Unfallzahlen zu senken. Dabei weisen die Maßnahmen einen äußerst breiten Nutzen auf, da alle Verkehrsteilnehmer mit einem Maßnahmenbündel direkt erreicht werden.

## Verantwortung gemeinsam wahrnehmen

Es ist zu unterstreichen, dass die Aufgabe der sicheren Gestaltung der Infrastrukturen nur in gemeinsamer Anstrengung aller Akteure gelingen wird. Eine besondere Verantwortung für eine erfolgreiche Umsetzung der ambitionierten Zielsetzungen der vorliegenden Fortschreibung tragen damit neben den Landesbehörden auch und vor allem die kommunalen Straßenverkehrsbehörden.



*Mehr Verkehrssicherheit durch sichere Gestaltung der Infrastruktur*

Im Rahmen des DVR-Seminars „Verkehrsraum der Zukunft“ im November 2012 wurde hervorgehoben, dass der Zusammenhang zwischen den baulichen Merkmalen einer Straße und den Bedingungen des Verkehrsablaufs – mit seinen Auswirkungen z. B. auf das Geschwindigkeitsverhalten von motorisierten Verkehrsteilnehmern – erwiesen ist (vgl. DEKRA 2013).

Das Land Brandenburg wird das Ziel, die Sicherheit auf Brandenburgs Straßen zu erhöhen, u. a. durch die Umsetzung innovativer Infrastrukturmaßnahmen verfolgen. Dabei spielen Strategien zur Beseitigung von unfallbegünstigenden Faktoren eine entscheidende Rolle, wie z. B.

- die Ausweitung der Sicherheitsaudits sowie
- die Stärkung der Entwurfsprinzipien der selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Straße.

Das Land Brandenburg knüpft damit direkt an das bundesweite Verkehrssicherheitsprogramm 2011 an, das die Bedeutung effizienter und funktionstüchtiger Infrastrukturen als Grundlage eines sicheren Verkehrsgeschehens hervorhebt (vgl. BMVBS 2011).

Eine zielgerichtete Auswahl wirksamer infrastruktureller und sonstiger Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsniveaus der Verkehrswege erfordert, dass Methoden zur präziseren Unfallursachenfindung unter Einbeziehung der jeweiligen neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse weiterentwickelt werden.

Das Land Brandenburg unterstützt diesen Ansatz und setzt sich für entsprechende Schulungsangebote für die an Unfallaufnahmen beteiligten Akteure ein.

## Maßnahmen zur Verbesserung der bestehenden Straßeninfrastruktur und des Straßenumfeldes

### Sicherheitsaudits ausweiten

#### Begründung:

##### Sicherheitsaudit:

Für alle Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen und Landesstraßen werden Sicherheitsaudits unter Anwendung der „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen“ (ESAS) durchgeführt.

Auch in den Kommunen sollen die Planungen von Verkehrswegen von zertifizierten Auditoren auf die Belange der Verkehrssicherheit geprüft werden.

Der Neubau von Verkehrswegen im Land Brandenburg wird in den nächsten Jahren deutlich zurückgehen. Umso wichtiger werden Maßnahmen zum Aus- bzw. Umbau und zum Erhalt von Straßen und Wegen.

Strategien zur Beseitigung von unfallbegünstigenden Faktoren spielen dabei eine entscheidende Rolle.

Brandenburg war mit der erstmaligen Umsetzung von Sicherheitsaudits bei Neu-, Um- und Ausbauprojekten führend und setzt sich zum Ziel, eine konsequente Ausweitung der bisherigen Durchführungspraxis von Sicherheitsaudits umzusetzen.

Auch bei der Umsetzung bestehender Luftreinhalte- und Lärmaktionspläne bzw. entsprechender Aktionspläne der Kommunen könnte eine Auditierung genutzt werden.

##### Bestandsaudit:

Mit einem Bestandsaudit werden bestehende Straßen und Wege hinsichtlich möglicher Gefahren überprüft. Insbesondere an Unfallhäufungsstellen oder unfallauffälligen Straßenabschnitten empfiehlt sich die Anwendung eines Bestandsaudits. Dessen Umsetzung hängt von der Unfallkommission und dem Straßenbaulastträger ab.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) arbeitet derzeit an dem laufenden Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „Werkzeuge zur Durchführung des Bestandsaudits und einer erweiterten Streckenkontrolle“.

#### Teilmaßnahmen:

Das Land Brandenburg wird die Durchführung von Sicherheitsaudits auf allen Außerorts- und Innerortsstraßen bei allen Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen unabhängig vom jeweiligen Baulastträger und bei allen Maßnahmen, die mit Mitteln der Europäischen Union gefördert werden, z. B. Richtlinie zur nachhaltigen Stadtentwicklung (NSER), als Standard setzen.

In der Richtlinie Kommunaler Straßenbau (Rili KStB Bbg) und in der Städtebauförderungsrichtlinie (StBauFR) wird das Land Brandenburg regeln, dass Fördermittel für Straßeninfrastrukturmaßnahmen nur dann gewährt werden, wenn Sicherheitsaudits entsprechend der Infrastrukturrichtlinie der EU (2008/96/EG) durchgeführt wurden.

Um die Verkehrssicherheit im Bestandsnetz zu verbessern, beabsichtigt das Land Brandenburg die Anwendung von Sicherheitsaudits auch bei Sicherheitsüberprüfungen im vorhandenen Netz.

In Bezug auf Bestandsaudits wird das Land Brandenburg zunächst eine Begriffsdefinition durchführen und danach prüfen, in welcher Form Bestandsaudits angewendet werden sollten. Ein möglicher Ansatz besteht z. B. in der Anwendung an Unfallhäufungsstellen, Bereichen mit thematischen Unfallhäufungen bzw. unfallauffälligen Streckenabschnitten.

**Möglichkeit der Evaluierung:** Jährliche Unfallberichte des MIL (Anzahl der Unfälle an Außerorts- und Innerortsstraßen, an denen Sicherheitsaudits durchgeführt wurden im Vergleich zu Straßen, in denen noch kein Audit vorgenommen wurde)

**Hauptakteure:** MIL, Landkreise, Ämter, Städte und Gemeinden, Unfallkommissionen

## Neue Richtliniengeneration durchsetzen

### Begründung:

In 2012 wurden im Land Brandenburg außerorts (ohne Autobahnen) 1.842 Straßenverkehrsunfälle polizeilich erfasst, die auf eine überhöhte bzw. nicht den vorherrschenden Gegebenheiten angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen sind. Dabei wurden insgesamt 28 Menschen getötet, 326 schwer und 483 leicht verletzt (vgl. MI 2013).

Nach Expertenmeinungen begünstigen Gestaltungsmerkmale, wie z. B. breit ausgebaute Straßen, Geschwindigkeitsüberschreitungen von Kraftfahrzeugfahrern. Durch geeignete bauliche Maßnahmen kann das jeweilige Verkehrsverhalten jedoch stark beeinflusst werden.

Das Land Brandenburg wird die Erhöhung der Sicherheit auf Brandenburgs Straßen u. a. durch die Umsetzung innovativer Infrastrukturmaßnahmen verfolgen.

Im Jahr 2013 sind die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) in Kraft getreten, die auf dem Prinzip der **selbsterklärenden Straße** beruhen und das Ziel verfolgen, für den Kraftfahrer wiedererkennbare Straßentypen zu schaffen. Deren Merkmale sollen ihm signalisieren, mit welchen Eigenschaften der Straße (Trassierung, Überholmöglichkeiten etc.) er zu rechnen hat und welches Fahrverhalten angemessen ist. Es wird erwartet, dass mit einer ausgeprägten Standardisierung eine weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden kann (vgl. Weiser 2013).

Der **Human Factor-Ansatz** berücksichtigt die psychologischen und physiologischen Grenzen des Menschen, die aufgrund fehlender, missinterpretierter oder übersehener Informationen seitens der Infrastrukturgestaltung zu Fehlhandlungen beim Führen von Kraftfahrzeugen führen.

Durch die Integration des Human Factor-Ansatzes in Entwurfsrichtlinien und Planungsaudits können unfallauslösende Straßenmerkmale identifiziert und beseitigt werden (vgl. Birth 2013).

Nach den Leitlinien der **fehlerverzeihenden Straße** gestaltete Infrastrukturen werden mit Sicherheitsreserven ausgestattet, so dass Fahrfehler nicht zum Unfall führen bzw. Unfallfolgen weniger schwer ausfallen, z. B. Unterfahrschutz für Motorradfahrer (vgl. DVR 2012).

### Teilmaßnahmen:

In Deutschland wie auch in Brandenburg wurde in den letzten Jahren eine neue Richtliniengeneration für die Straßenplanung entwickelt.

Diese haben den Grundsatz, verkehrssichere Straßen unter Beachtung von Wirtschaftlichkeit, Gestaltung und Emissionsminderung zu entwickeln.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) beschäftigt sich derzeit mit dem Human Factor-Ansatz und erarbeitet dazu ein Wissensdokument.

Das Land Brandenburg wird durch ausreichend bemessene und insbesondere sichere Bau-, Gestaltungs- und Betriebsformen sowie die konsequente Einhaltung der geltenden Entwurfsrichtlinien im Straßenbau für eine sichere Straßenverkehrsinfrastruktur sorgen.

Zudem wird sich die Landesregierung für eine Stärkung der Entwurfsprinzipien der selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Straße sowie die Integration des Human Factor-Ansatzes in Entwurfsrichtlinien einsetzen.

**Möglichkeit der Evaluierung:** Prozess- und Ergebnisevaluation, Jährliche Unfallberichte des MIL (Anzahl der Unfälle an Außerorts- und Innerortsstraßen, die nach innovativen Entwurfsgrundsätzen gestaltet wurden)

**Hauptakteure:** MIL, Landkreise, Ämter, Städte und Gemeinden, Unfallkommissionen

## Schul- und Spielwege sicherer gestalten und fördern

### Begründung:

Das Unfallgeschehen mit Kindern auf deren Schulwegen ist im Land Brandenburg relativ gering. Dennoch sollten keine Maßnahmen unterlassen werden, die zu einer sicheren Gestaltung von Schul- und Spielwegen beitragen und damit eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit für Kinder erreichen.

Der vom Land Brandenburg geförderte Leitfaden zur Erhöhung der Sicherheit von Schul- und Spielwegen hat gezeigt, dass eine integrierte Betrachtung von Bildung und Infrastrukturgestaltung erforderlich ist.

Im Leitfaden sind die aktuellen Grundlagen der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sowie der menschengerechten Infrastruktur zusammengestellt und konkrete Handlungsempfehlungen abgeleitet (vgl. IVS 2013).

Damit wird die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder auch auf den Freizeitbereich ausgeweitet und in ein praxisorientiertes Handbuch überführt.

An positive Erfahrungen aus der Schulwegsicherung soll angeknüpft werden. Beispielsweise zeigt der Schulwegsicherheitsreport 2011 des Landkreises Potsdam-Mittelmark, dass in vielen Fällen die Gestaltung von Verkehrsanlagen mehr zur Sicherheit beiträgt als z. B. verkehrsregelnde Beschilderung. Es werden Kindersicherheitsaudits, präventionsorientierte Unfalldatenerfassungsverfahren, aber auch Koordinationsgremien empfohlen, denen bekannt gewordene Gefahren auf Schulwegen zugeleitet werden (vgl. Landkreis Potsdam-Mittelmark 2011).

Die Unteren Verkehrsbehörden sollten diese Bemühungen mit jeweiligen Einzelfallprüfungen unterstützen, z. B. Markierung, Anordnung Parkverbote etc. Seit 1992 gibt es im Land Brandenburg ein Förderprogramm zur baulichen Verbesserung der Schul- und Spielwege.

### Teilmaßnahmen:

Das Land Brandenburg wird die zuständigen Kommunen dazu auffordern, Schulwegpläne für alle Grund- und Förderschulen in Brandenburg einzuführen. Für den Erhalt von Mitteln aus dem Förderprogramm werden Schulwegpläne vorausgesetzt.

Um ein abgestimmtes Vorgehen, z. B. Einbeziehung der Kinder, Berücksichtigung des Human Factor-Ansatzes etc., sowie einen Erfahrungstransfer zu garantieren, werden das Land Brandenburg und die zuständigen Kommunen das Forum Verkehrssicherheit als koordinierende Stelle zur Schul- und Spielwegsicherung benennen.

Aus den Schulwegplänen resultierende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vor Schulen und Kitas werden durch das Land Brandenburg und die zuständigen Kommunen umgesetzt.

Es wird empfohlen, den Leitfaden „Schulwegpläne leichtgemacht“ der BAST zu nutzen. Für die praktische Arbeit sind diverse Vorlagen, Präsentationen, Checklisten und Grafiken zusammengestellt (vgl. BAST 2013).

Das Land Brandenburg wird das Förderprogramm Schul- und Spielwege mindestens auf der jetzigen Höhe beibehalten.

**Möglichkeit der Evaluierung:** Prozess- und Ergebnisevaluation, Jährliche Unfallberichte des MIL (Anzahl der Unfallbeteiligung von Kindern)

**Hauptakteure:** MIL, Landkreise, Ämter, Städte und Gemeinden, Unfallkommissionen, Träger der Verkehrssicherheitsarbeit



Leitfaden Schul- und Spielwegsicherheit

**Lebens- und Verkehrsraumgestaltung muss Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigen**

**Begründung:**

Die Unfallbeteiligung von Fußgängern sowie Radfahrern beträgt im Land Brandenburg nur 1 % bzw. 3,5 % am Gesamtunfallgeschehen, allerdings weisen beide Gruppen einen hohen Anteil bei den Verkehrstoten und Schwerverletzten auf (vgl. MIL 2013).

Das bei beiden Gruppen vorhandene überdurchschnittlich hohe Risiko einer schweren Verletzung aufgrund eines Verkehrsunfalls erfordert eine Verkehrsraumgestaltung, die insbesondere auf die ungeschützten Verkehrsteilnehmer ausgerichtet ist. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung wird sich die Zahl der Rollstuhlfahrer, Nutzer anderer Gehhilfen (Rollatoren) und überhaupt mobilitätseingeschränkter Personen im öffentlichen Verkehrsraum weiter erhöhen. Um für diese Menschen sichere Bewegung und Begegnung zu ermöglichen, sind Mindestmaße für Bewegungsflächen (E DIN 18030 Barrierefreiheit) und eine sichere Beschaffenheit der Oberflächen zu beachten (vgl. MUGV 2013a).

**Teilmaßnahmen:**

Das Land Brandenburg wird z. B. folgende Teilmaßnahmen umsetzen, um die Verkehrsräume entsprechend den „Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (HBVA) der FGSV barrierefrei zu gestalten:

- Querungshilfen
  - Überprüfung der Querungszeiten bei Lichtsignalanlagen
  - Verbesserte Gestaltung, Erkennbarkeit und Organisation von Verkehrsanlagen und Leit-systemen
  - Bordsteinabsenkung
  - Sichere Bodenbeläge/Pflaster
  - Angemessene Verbreiterung von Gehwegen
- Durch die Träger der Verkehrssicherheitsarbeit werden kontinuierlich Verkehrsteilnehmerschulungen angeboten.

**Möglichkeit der Evaluierung:** Jährliche Unfallberichte des MIL (Anzahl der Unfallbeteiligung von Fußgängern und Radfahrern)

**Hauptakteure:** MIL, Landkreise, Ämter, Städte und Gemeinden, Unfallkommissionen, Träger der Verkehrssicherheitsarbeit

## Sichere Straßen innerorts erreichen

### Begründung:

Die Unfallzahlen der innerörtlichen Straßen im Land Brandenburg sinken derzeit nicht mehr, sondern bewegen sich leider auf gleichbleibendem Niveau, die Anzahl der bei Innerortsunfällen Getöteten steigt seit 2010 sogar leicht an.

Verschiedene Studien belegen, dass die Einführung von Tempo 30 km/h das Unfall- und Verletzungsrisiko deutlich senkt. Um das Leitbild „Vision Zero“ zu erreichen, wird sich das Land Brandenburg gegenüber möglichen Initiativen auf Bundesebene für eine Absenkung der innerörtlichen Regelgeschwindigkeiten nicht verschließen.

Eine Untersuchung von innerörtlichen Unfällen mit Fußgängern und Radfahrern kam zu dem Ergebnis, dass die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur an den untersuchten Unfallhäufungsstellen häufig nicht den Empfehlungen der aktuellen Regelwerke (u. a. RASt 2006, RiLSA 2010, ERA 2010, EFA 2002) entspricht (vgl. UDV 2013a).

Im Jahr 2012 verloren im Land Brandenburg 18 Radfahrer bei Verkehrsunfällen ihr Leben (vgl. MIL 2013). Aufgrund fehlender Sicherheitsräume gegenüber dem Kfz-Verkehr gelten Radfahrer, ebenso wie Fußgänger, als im Straßenverkehr besonders gefährdet.

Um den Radverkehr zu fördern und gleichzeitig die Sicherheit der Fahrradfahrer auf Brandenburgs Innerortsstraßen zu erhöhen, besteht verschiedener Handlungsbedarf, z. B. Ausbau der Radwege, Beseitigung von Gefahrenstellen, verbesserte Wegweisung für den Radverkehr.

### Teilmaßnahmen:

Die Verbesserung der Sicherheit von Innerortsstraßen verfolgt das Land Brandenburg mit folgenden Teilmaßnahmen:

- Verstärkte Umsetzung von Verkehrsberuhigung auf 30 km/h im Nebennetz
- Grundsätzliche Anordnung von 30 km/h vor sozialen und Bildungseinrichtungen
- Sichere Gestaltung von Radverkehrsanlagen entsprechend der StVO und den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der FGSV
- Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur
- Entwicklung und Umsetzung von Radinfrastrukturkonzepten
- Gestaltung der verkehrlichen Infrastruktur nach den aktuellen Regelwerken (u. a. RASt 2006, RiLSA 2010, EFA 2002)
- Barrierefreier Stadtumbau

**Möglichkeit der Evaluierung:** Jährliche Unfallberichte des MIL (Unfallgeschehen sowie -ursachen innerorts)

**Hauptakteure:** MIL, Landkreise, Ämter, Städte und Gemeinden, Unfallkommissionen, Träger der Verkehrssicherheitsarbeit



*Die Rad-Infrastruktur wird weiter ausgebaut.*

## Außerortsstraßensicherheit verbessern

### Begründung:

#### Reduzierung der Gefahr des Aufpralls auf Bäume:

Brandenburg ist das Bundesland mit der höchsten Alleendichte Deutschlands.

Im Land Brandenburg sind 20 % aller schweren Unfälle (Kategorie 1-4) außerorts auf den Aufprall auf Bäume zurückzuführen. Die Hälfte aller außerorts Getöteten stirbt in Brandenburg an Straßenbäumen.

Die Zahl schwerer Personenschäden durch den Aufprall auf Bäume nahm in den letzten Jahren sogar zu (vgl. MIL 2013).

Diese Werte machen den Handlungsbedarf deutlich, der nach wie vor zur Reduzierung der Gefahr des Aufpralls auf Bäume besteht.

Durch das Fehlen von Sicherheitszonen im Seitenbereich sind besonders schwere Unfälle festzustellen.

#### Bekämpfung von Wildunfällen:

Die Anzahl der Wildunfälle im Land Brandenburg ist seit Jahren extrem hoch, wenn auch die Schwere relativ gering ist.

Die Kollision von Fahrzeug und Tier bzw. von den Fahrzeugführern unternommene Ausweichmanöver können aber in Einzelfällen zu folgeschweren Unfällen führen.

### Teilmaßnahmen:

Verstärkte Umsetzung folgender Maßnahmen:

- Einsatz von Schutzplanken entsprechend den „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume“ (ESAB)
- Überwachung von Geschwindigkeitsbegrenzungen durch Polizei und Kommunen
- Gewährleistung eines ausreichenden Abstands zwischen Fahrbahnrand und Hindernis
- Umsetzung des Landstraßenerlasses (Schutzplanken oder Geschwindigkeitsbeschränkungen) bei positiver Evaluation
- Härtung von Banketten und Anbringung von Rüttelstreifen zur Vermeidung von Abkommensunfällen
- Überholverbote vor Kuppen und Kurven sowie durchgehende Überholverbote auf Unfallstrecken (vgl. RAL 2013)
- Prävention: Fahrzeugführer zu richtigem Verhalten ausbilden
- Wildwarnreflektoren, Duftstoffe, Freihalten der Straßenränder von Bewuchs, akustische Wildwarner, Wildwarnkreuze, Grünbrücken
- Erarbeitung einer umfassenden Strategie zur Wildunfallbekämpfung und Erprobung an Teststrecken

**Möglichkeit der Evaluierung:** Jährliche Unfallberichte des MIL (Unfallursachenanalyse: Anzahl Baumunfälle)

**Hauptakteure:** MIL, MI, Landkreise, Ämter, Städte und Gemeinden, Unfallkommissionen



Mit Wildwarnreflektoren Wildunfälle reduzieren.

<b>Verkehrsunfallkommissionen stärken</b>	
<p><b>Begründung:</b></p> <p>Unfallkommissionen setzen sich zusammen aus den örtlich und sachlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaubehörden und Polizeidienststellen.</p> <p>Aufgabe der Unfallkommission ist es, lokale und thematische Unfallhäufungen zu ermitteln, auf welche Ursachen sie zurückzuführen sind und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um unfallbegünstigende Besonderheiten zu beseitigen.</p> <p>Derzeit können verbindliche Beschlüsse der Unfallkommission meist nicht umgesetzt werden, weil die finanziellen Mittel beim Straßenbaulastträger fehlen.</p>	<p><b>Teilmaßnahmen:</b></p> <p>Die Rolle der Unfallkommission soll im Zusammenwirken aller Beteiligten und unter Anwendung der FGSV-Richtlinie „Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen“ (M Uko), Ausgabe 2012 gestärkt werden. Dazu sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Festlegung von Handlungsschwerpunkten aufgrund der Dominanz verteilter Unfälle</li> <li>• Regelmäßige Qualifizierungsmaßnahmen zur Fortbildung der Unfallkommissionsmitglieder, um aktuelle Entwicklungen der Unfallforschung und der Unfallentwicklung besser in ihre Arbeit einfließen zu lassen</li> <li>• Einbeziehung der Vertreter der Träger der Verkehrssicherheitsarbeit in die Arbeit der Unfallkommission</li> </ul>
<b>Möglichkeit der Evaluierung:</b> Prozess- und Ergebnisevaluation	
<b>Hauptakteure:</b> MIL, Landkreise, Ämter, Städte und Gemeinden, Unfallkommissionen, Träger der Verkehrssicherheitsarbeit	

<b>Kinderunfallkommissionen gründen</b>	
<p><b>Begründung:</b></p> <p>Die Brandenburger Polizei verzeichnete im Jahr 2012 einen Anstieg von Unfällen, an denen Kinder aktiv beteiligt waren. Insgesamt wurden auf Brandenburgs Straßen 964 Kinder verletzt (2011: 896) und drei getötet (vgl. MIL 2013).</p> <p>In Kinderunfallkommissionen arbeiten Mitarbeiter von Kommunen, Polizei und Schulen sowie Privatleute zusammen, um aus Kinderunfällen Maßnahmen abzuleiten und z. B. Schwerpunkte der Verkehrserziehung festzulegen oder Impulse für die Verkehrsüberwachung von Polizei und Kommunen zu geben.</p> <p>Im Gegensatz zu Nordrhein-Westfalen, wo Kinderunfallkommissionen bereits erfolgreich arbeiten, gibt es im Land Brandenburg bisher keine dieser Initiativen.</p>	<p><b>Teilmaßnahmen:</b></p> <p>Das Land Brandenburg wird sich für die Gründung von Kinderunfallkommissionen einsetzen und im Rahmen dessen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• prüfen, ob sich Kinderunfallkommissionen auch im Land Brandenburg bewähren,</li> <li>• Anregungen und Erfahrungen anderer Bundesländer aufnehmen und</li> <li>• Brandenburger Kommunen dazu anregen, eigene Netzwerke zu gründen.</li> </ul> <p>Sollte sich im Rahmen der Evaluation des Verkehrssicherheitsprogramms nach fünf Jahren herausstellen, dass die Kinderunfallkommissionen keine Verbesserung der Kindersicherheit im Straßenverkehr bewirken, besteht die Möglichkeit, sie einzustellen.</p>
<b>Möglichkeit der Evaluierung:</b> Prozess- und Ergebnisevaluation	
<b>Hauptakteure:</b> MIL, Träger der Verkehrssicherheitsarbeit	

### Verkehrsschauen regelmäßig durchführen

**Begründung:**

Eine funktionierende, d. h. regelmäßig durchgeführte Verkehrsschau wirkt präventiv gegen die Entstehung von Unfallhäufungen und minimiert zukünftig die Anlässe zur Durchführung von Bestandsaudits. Im Rahmen der Verkehrsschau überprüfen Fachleute aus Straßenverkehrs- und anderen Behörden regelmäßig den Zustand von Straßen, denn ein sicherer Verkehrsablauf erfordert einen technisch einwandfreien Zustand der Straßen. Die Durchführung von Verkehrsschauen ist gemäß § 45 StVO für Verkehrs-, Bau- und Polizeibehörden rechtsverbindlich vorgeschrieben, wird allerdings mitunter lückenhaft betrieben (vgl. FGSV 2013).

**Teilmaßnahmen:**

Das Land Brandenburg wird weiterhin dafür Sorge tragen, dass in den Kommunen regelmäßig Verkehrsschauen durchgeführt werden.

**Möglichkeit der Evaluierung:** Prozess- und Ergebnisevaluation

**Hauptakteure:** MIL

### Unfalldatenerhebung muss noch verbessert werden

**Begründung:**

Eine verbesserte Unfallursachenerfassung bedeutet gleichzeitig eine zielgerichtete Auswahl wirksamer Maßnahmen. Die Definition von Unfallursachen erfolgt durch das Statistische Bundesamt und kann durch das Land Brandenburg nur mittelbar beeinflusst werden. Für örtliche Unfalluntersuchungen müssen auch die Unfallberichte verfügbar sein. Reine statistische Daten sind nicht ausreichend. Auch ist die Kombination der Unfalldaten mit den Verkehrsstärken auf den zu untersuchenden Straßenabschnitten unerlässlich, um Sicherheitsanalysen von Straßenabschnitten gemäß den „Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen“ (ESN) der FGSV zu ermöglichen. Da punktuelle Unfallhäufungen inzwischen seltener auftreten, wird zukünftig die streckenbezogene Unfallanalyse sowie die Feststellung thematischer Unfallhäufungen an Bedeutung zunehmen. Schließlich kann eine umfassende Unfalldatenbank auch als Instrument zur Unterstützung und zur Kontrolle des Verkehrssicherheitsmanagements dienen. Die Zahlen der im Straßenverkehr Getöteten, Schwer- und Leichtverletzten werden in amtlichen Statistiken geführt, über die Gruppe der besonders schwer betroffenen Patienten liegen jedoch nur vage Schätzungen vor. Neben den Unfällen mit getöteten Personen verursachen diese Unfallfolgen erhebliches persönliches Leid und intensive medizinische Maßnahmen. Brandenburg unterstützt die europäischen Anstrengungen zur Etablierung dieser Unfallfolgenkategorie, um zielgruppenspezifische Maßnahmen formulieren zu können.

**Teilmaßnahmen:**

Das Land Brandenburg wird sich mit folgenden Teilmaßnahmen für eine verbesserte Unfallfasserfassung einsetzen:

- Prüfung möglicher Schnittstellen und Verknüpfung der bestehenden Systeme Elektronische Unfallsteckkarte (EUSKA) und Unfalldaten-Tool (UFDAT)
- Unterstützung der Überarbeitung der Definition Schwerverletzter nach der international gültigen AIS/MAIS-Skala

**Möglichkeit der Evaluierung:** Prozess- und Ergebnisevaluation

**Hauptakteure:** MIL, MI, MUGV

### **Straßenplaner, kommunale Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörden regelmäßig qualifizieren**

#### **Begründung:**

Erfolgreiche Sicherheitsaudits setzen geschulte Auditoren voraus, daher sollte eine Ausbildung bereits während des Studiums erfolgen.

Sicherheitsaudits können sowohl von zertifizierten internen wie externen, unabhängigen Auditoren durchgeführt werden. Werden verwaltungsinterne Auditoren eingesetzt, ist die Unabhängigkeit des Auditors sicherzustellen. Hier ist zu prüfen, ob eine verwaltungsübergreifende Auditierung möglich ist.

#### **Teilmaßnahmen:**

Folgende Teilmaßnahmen werden vom Land Brandenburg umgesetzt:

- Verkehrssicherheitsspezifische Fortbildungsmaßnahmen für Straßenplaner, kommunale Baulastträger und Straßenverkehrsbehörden
- Prüfung einer Aufnahme entsprechender Ausbildungsinhalte ins Curriculum für das Studium auf dem Gebiet der Stadtplanung

**Möglichkeit der Evaluierung:** Unfallgeschehen an Straßen, an denen Sicherheitsaudits bei Neu- bzw. Umbau angewandt wurden.

**Hauptakteure:** MIL

## Handlungsfeld Technik

Das Handlungsfeld Technik vertieft Aspekte der modernen Fahrzeugtechnik und Telematik, um die Sicherheit des Menschen im Verkehrsgeschehen zu unterstützen.

Im Fokus stehen dabei neben Sicherheitspotenzialen durch Fahrerassistenz- und Fahrerinformationssysteme von Kraftfahrzeugen auch die technische Sicherheit von Fahrrädern und Pedelecs. Denn Radfahrer sind im Verkehrsablauf besonders gefährdet.

Eine der am stärksten zu bekämpfenden Unfallursachen sind die Alkoholunfälle. Neben der Aufklärung und Kontrolle sind auch technische Maßnahmen möglich. Ein Alcolock-Gerät kann bei auffälligen Fahrern helfen, Fahrten unter Alkoholeinfluss zu verhindern. Das Land Brandenburg wird sich an der Prüfung dieser technischen Möglichkeit beteiligen.

Die Unfallhäufigkeit und -schwere von Motorradfahrern ist auch in Brandenburg hoch. Zu den präventiven Maßnahmen gehört deshalb, die Einhaltung der Verkehrsregelungen, insbesondere der vorgeschriebenen Geschwindigkeit, zu überwachen.

Fahrzeug-Rückhaltesysteme mit einem Unterfahrschutz können dazu beitragen, den Anprall auf scharfkantige Teile zu vermeiden bzw. ein Durchrutschen gestürzter Motorradfahrer unter dem Fahrzeug zu verhindern.

Durch die Helmtragepflicht und die fehlende Kennzeichnung von Motorrädern an der Front ist die Ahndung von Verstößen schwierig. Brandenburg wird sich an Untersuchungen beteiligen, wie die Problematik mit Maßnahmen zur Einführung einer verkehrsrechtlichen Möglichkeit zur Identifizierung von Krafträdern bei Geschwindigkeitsüberwachungen behoben werden kann.

Die Gesetzgebungs- und Richtlinienkompetenzen des Landes Brandenburg begrenzen in vielen Fällen eine direkte Einflussnahme auf Maßnahmen der technischen Sicherheit im Verkehr.

Das Land Brandenburg wird daher eine zügige Verbreitung vorhandener oder in Entwicklung befindlicher Sicherheitssysteme, z. B. durch die Unterstützung von Bundesratsinitiativen und eine intensive Öffentlichkeitsarbeit, fördern.

Gleichzeitig wird sich das Land Brandenburg hinsichtlich der Straßenausstattung, z. B. Fahrbahnmarkierungen, um eine Standardisierung bemühen, um die Funktionsfähigkeit der sich rasch entwickelnden FAS, z. B. Spurhalteassistent, zu gewährleisten. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung für die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Infrastruktur.



*Verkehrstechnik unterstützt die Sicherheit des Menschen im Straßenverkehr.*

## Maßnahmen für sichere motorisierte und nichtmotorisierte Fahrzeuge

Passive Sicherheit von Kfz-Insassen verbessern	
<b>Begründung:</b> Bei einem Unfall hilft der passive Fahrzeugschutz, die Folgen eines Unfalls abzumildern. Das Land Brandenburg profitiert derzeit vor allem von Innovationen aus dem Bereich der Fahrzeugtechnik, die bereits jetzt und hoffentlich auch zukünftig neue Perspektiven der Verkehrssicherheit eröffnen.	<b>Teilmaßnahmen:</b> Das Land Brandenburg wird zu aktiven und passiven Sicherheitssystemen bei Gebrauchtwagen (ESP etc.) aufklären. Das Land unterstützt Kampagnen, wie z. B. „TUNE IT! SAFE!“, die das Ziel hat, speziell Jugendliche vor gefährlichem Tuning zu warnen, oder „SafetyCheck“ mit dem Ziel, junge Fahrer auf die Gefahren von schlecht gewarteten Fahrzeugen hinzuweisen.
<b>Möglichkeit der Evaluierung:</b> Prozess- und Ergebnisevaluation	
<b>Hauptakteure:</b> Träger der Verkehrssicherheitsarbeit	

## Technische Sicherheit motorisierter und nichtmotorisierter Fahrzeuge erhöhen

### Begründung:

#### Nutzergerechte Technik und Fahrerassistenzsysteme:

Die meisten Unfälle lassen sich auf Fehler des Fahrzeugführers zurückführen. Daher sollten Fahrzeuge mit nutzerassistierender und nutzergerechter Technik ausgestattet sein, um Fehler der jeweiligen Fahrer (Fahranfänger, Ältere etc.) zu verhindern bzw. deren Folgen so gering wie möglich zu halten. FAS unterstützen den Fahrer bei der sicheren Beherrschung seines Fahrzeugs und tragen so inzwischen erheblich zur Steigerung der Verkehrssicherheit auf unseren Straßen bei. Nach einer Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer könnten bis zu 18 % aller schweren Unfälle vermieden werden, wenn alle Autos mit intelligenten Bremssystemen ausgestattet wären (vgl. UDV 2013). Der Bereich der FAS ist ein wichtiges Thema, auf das das Land Brandenburg jedoch keinen direkten Einfluss hat und nur unterstützend wirken kann. Gleichzeitig muss aber auch auf das Ablenkungspotenzial von FAS während des Fahrens hingewiesen werden. Zu den weiteren technologischen Entwicklungen gehören die Car-to-X-Technologien. Sowohl durch den direkten Informationsaustausch zwischen den Fahrzeugen als auch zwischen Fahrzeug und Infrastruktur lassen sich Gefährdungen verringern oder der Verkehrsfluss positiv beeinflussen. So kann z. B. vor einer für den Fahrer noch nicht einsehbaren Gefahrenstelle frühzeitig gewarnt werden oder eine lokale Umleitungsempfehlung gegeben werden.

#### Verkehrssichere technische Ausstattung von Fahrrädern:

Radfahrer sind im Verkehrsablauf besonders gefährdet. Daher steht neben der Fahrzeugtechnik und Telematik auch die technische Sicherheit von Fahrrädern, Pedelecs und E-Bikes deutlich im Fokus. Besonders Pedelecs und E-Bikes stellen zunehmend eine Gefährdung dar, da sie schnell und leise sind und ihre tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit durch Verkehrsteilnehmer oft nicht einzuschätzen ist.

### Teilmaßnahmen:

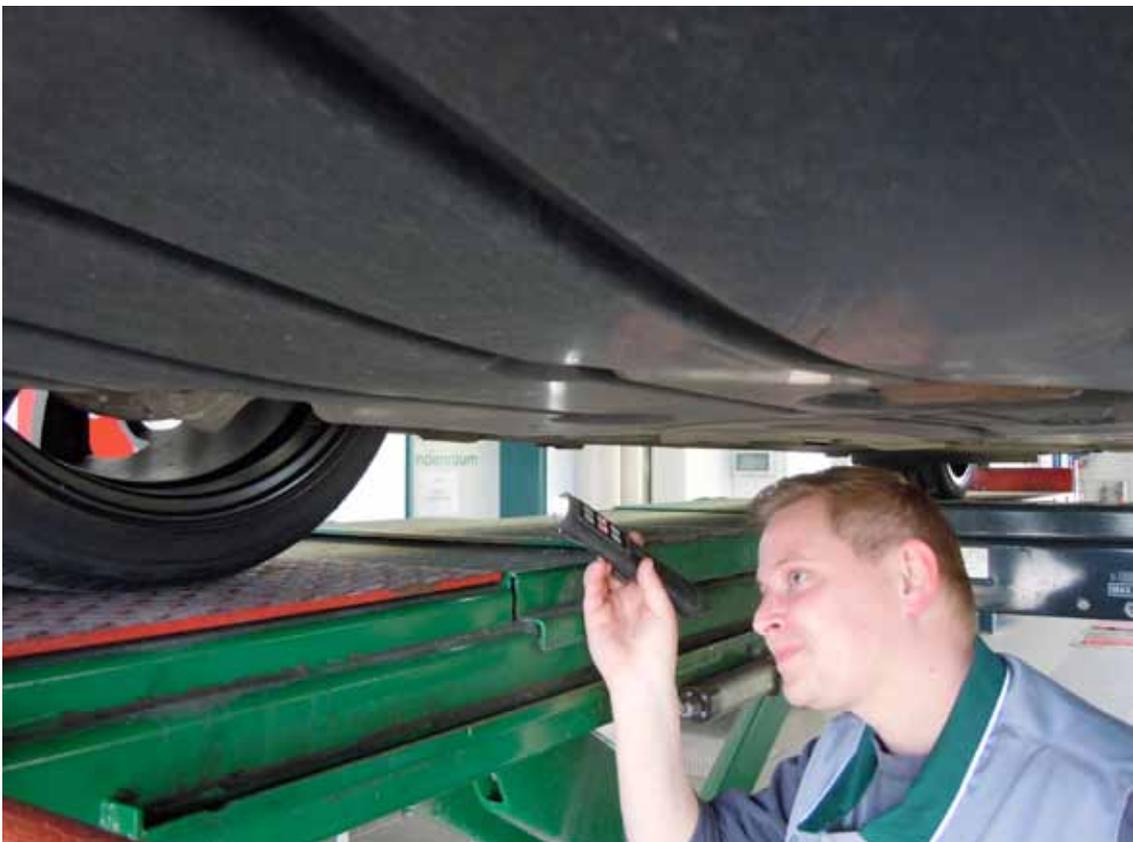
Das Land Brandenburg wird sich auf Bundesebene dafür einsetzen, dass die Ausstattung von Kraftfahrzeugen mit FAS verpflichtend wird. Dies wird mit folgenden Teilmaßnahmen umgesetzt:

- Konzentration auf Systeme, die zu einem feststellbaren Sicherheitsgewinn führen
- Thematisierung des Ablenkungspotenzials von Assistenzsystemen über Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit
- Thematisierung der Notwendigkeit nutzergerechter Fahrzeugausstattungen, z. B. seniorengerecht, über Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit
- Das Thema der FAS ist durch die Träger der Verkehrssicherheitsarbeit zu behandeln.
- Unterstützung von Car-to-X-Technologien mit der Bereitstellung von landeseigenen Informationen über die Verkehrslagen oder dem Aufbau von informationstechnischen Infrastrukturen
- Umsetzung Modellprojekt „Sicheres Fahrrad“
- Erweiterung des Aktionsfeldes Radfahrersicherheit um Pedelecs/E-Bikes

**Möglichkeit der Evaluierung:** Prozess- und Ergebnisevaluation, Jährliche Unfallberichte des MIL, Radunfallstatistik

**Hauptakteure:** MIL, Träger der Verkehrssicherheitsarbeit, Verkehrswachten, Fahrschulen

<b>Aufklärungsmaßnahmen zur Sicherheit alter Kraftfahrzeuge durchführen</b>	
<b>Begründung:</b> Insbesondere die Gruppe der jungen Fahrer nutzt ältere Fahrzeuge mit geringeren passiven Sicherheitsstandards. In Pkw mit Baujahr vor 1997 ist beispielsweise das Risiko einer schweren Verletzung bei einem Unfall viermal so groß wie in neueren Fahrzeugen (vgl. UDV 2012).	<b>Teilmaßnahmen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffentlichkeitsarbeit zur Thematik „Ältere Autos“</li> <li>• Aufklärung zu aktiven/passiven Sicherheitssystemen bei Gebrauchtwagen (ESP etc.)</li> </ul>
<b>Möglichkeit der Evaluierung:</b> Jährliche Unfallberichte des MIL, Prozess- und Ergebnisevaluation, Anzahl Öffentlichkeitsmaßnahmen	
<b>Hauptakteure:</b> MIL, Träger der Verkehrssicherheitsarbeit, Fahrschulen	



*Die regelmäßige technische Überprüfung von Kraftfahrzeugen ist wichtig, um deren Verkehrssicherheit zu gewährleisten.*

## Technische Unterstützung beim Fahren

### Begründung:

Die häufigsten Unfallursachen im Land Brandenburg gehen u. a. auf Fehler des Fahrzeugführers, überhöhte Geschwindigkeit, zu geringen Sicherheitsabstand sowie fehlerhafte Überholvorgänge zurück (vgl. MIL 2013). Fahrerassistenz- und -informationssysteme können hier zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen (Bsp. Spurwechsel- oder Bremsassistenten).

Einige der FAS sind auf die Kommunikation mit der Infrastruktur angewiesen. Um die Wirksamkeit dieser Systeme hinsichtlich der Verbesserung der Verkehrssicherheit zu gewährleisten, wird sich das Land Brandenburg um eine entsprechende Standardisierung der Straßenausstattung, z. B. der Fahrbahnmarkierung, und um ihre Bereitstellung bemühen.

### Teilmaßnahmen:

- Unterstützung des Erwerbens von Kompetenzen zur Nutzung von FAS und Fahrerinformationssystemen
- Gewährleistung eines ausreichenden Standards der Straßenausstattung

**Möglichkeit der Evaluierung:** Jährliche Unfallberichte des MIL, Prozess- und Ergebnisevaluation

**Hauptakteure:** MIL, Träger der Verkehrssicherheitsarbeit, Fahrschulen

## Aufklärung über verkehrssichere Fahrräder und Pedelecs

### Begründung:

Der Verkauf von Elektrofahrrädern (Pedelecs) in Deutschland hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Es ist zu erwarten, dass die Anzahl und Länge der zurückgelegten Wege mit diesem neuartigen Verkehrsmittel in den nächsten Jahren steigen wird. Das Fahrrad mit elektrischem Motor hat jedoch andere technische und fahrdynamische Eigenschaften als ein Fahrrad. Belastungstests von Pedelecs haben gezeigt, dass die Sicherheit der Fahrzeuge nicht immer ausreichend gewährleistet ist. Durch das größere Gewicht und die höhere Fahrgeschwindigkeit treten gegenüber einem herkömmlichen Fahrrad höhere Belastungen, besonders am Rahmen, der Gabel und den Bremsen auf. Durch die zu erwartenden höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten besteht bei einem Unfall ein größeres Risiko der Verletzung, auch des Kopfes. Damit muss auf das Tragen eines schützenden Helmes hingearbeitet werden.

### Teilmaßnahmen:

- Aufklärung über sichere Fahrräder und Pedelecs: „Worauf ist beim Kauf und bei der Nutzung zu achten?“
- Kampagnen zum Forcieren der Helmtragequote

**Möglichkeit der Evaluierung:** Prozess- und Ergebnisevaluation – Spezifische Auswertungen der polizeilich erhobenen Unfälle hinsichtlich Häufigkeit der Kategorie „Verkehrsbeteiligung – Pedelec vs. Andere“ und Unfallfolgen sowie Unfallbeteiligungsart (Verursacher vs. Beteiligter)

**Hauptakteure:** MI, Verkehrswacht, unabhängige Prüfinstitute, Touristikverbände, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

### Unterstützung eines effizienten Straßenverkehrssystems durch Einsatz von intelligenten Verkehrssystemen entsprechend der EU-Richtlinie 2010/40/EU

#### Begründung:

Die „Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern“ zielt auf die effizientere und umweltverträgliche Nutzung der vorhandenen Straßeninfrastruktur. Brandenburg als Flächen- und Transitland unterstützt dieses Ziel. Effizienter Straßenverkehr wird anhand der Kriterien Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Minderung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen bewertet. Die Kriterien gelten als erfüllt, wenn die Unfallzahlen niedrig sind, die Verkehrsstärke bei allen Verkehrsdichten ausgewogen ist und die Umweltqualität (Luftgüte, Lärmbelastung) nicht zusätzlich nachteilig beeinflusst wird. Mit aktuellen verkehrsrelevanten und umweltbezogenen Daten kann die notwendige Grundlage zur Information geleistet werden, um bedarfs- und umweltgerecht Verkehrsbeeinflussungsanlagen zu steuern.

#### Teilmaßnahmen:

- Entwicklung einer Benutzeroberfläche zur Dokumentation von verkehrsbaulichen Maßnahmen für die zuständigen Behördenmitarbeiter und Informationsmöglichkeit an die Bürger
- Entwicklung einer Softwareanwendung für mobile Endgeräte (App) zur Abfrage und Darstellung von Verkehrsflüssen, verkehrsflussbeeinträchtigenden Maßnahmen sowie zur Planung alternativer Routen
- Erfassung aktueller Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, Baustellen, Umleitungen usw. und Bereitstellung auf der Internetpräsenz des Landes

**Möglichkeit der Evaluierung:** Prozessevaluation – Befragung über Bekanntheit, Nutzung und Beteiligung an der Datenaktualisierung

**Hauptakteure:** Straßenbaubehörden, MIL

### Aufklärung über aktive Sicherheitsfunktionen im Fahrzeug

#### Begründung:

FAS sind ein entscheidender Beitrag zur Minderung von Unfallrisiken. Sie sind unverzichtbar bei den Bemühungen um Vision Zero. ABS, ESP und Bremsassistentensysteme, Spurhaltesysteme, Spurverlassenswarner (LDW/LKS), adaptive Fahrgeschwindigkeitsregelungssysteme/Abstandhaltungssysteme (ACC), Sichtverbesserungssysteme und vor allem autonome Notbremssysteme (AEBS) können in erheblichem Maß zur Unfallvermeidung bzw. Folgenverringering beitragen. Hinsichtlich der Akzeptanz und Nutzung dieser Systeme muss informiert werden, da der Wirkumfang dieser Systeme von deren Verbreitung und Nutzung abhängt.

#### Teilmaßnahmen:

- Unterstützung der Informationskampagnen, z. B. des DVR-Projektes „Bester Beifahrer“
- Verbreitung von Flyern und Booklets
- Einbindung der Verlinkung der Informationsseite des DVR „Bester Beifahrer“ in die Intranetseiten und öffentlichen Webseiten des Landes Brandenburg
- Ansprechen von Fahrzeugverkäufern, am Tag der Verkehrssicherheit mit konkreten Maßnahmen zum Erfahren von Fahrerassistenzfunktionen teilzunehmen

**Möglichkeit der Evaluierung:** Prozessevaluation – Befragung über Bekanntheit von Systemen und deren Wirkbereiche – ABS, ESP, Spurverlassenswarner

**Hauptakteure:** Träger der Verkehrssicherheitsarbeit, MIL

## Maßnahmen zur Evaluierung der Verkehrssicherheitsarbeit

<b>Unterstützung von Projekten zur Verbesserung der Datengrundlage zur Analyse der Wirksamkeit von Fahrerassistenzsystemen</b>	
<p><b>Begründung:</b></p> <p>FAS sind ein entscheidender Beitrag zur Minderung von Unfallrisiken. Sie sind unverzichtbar bei den Bemühungen um Vision Zero. Bisherige Wirkabschätzungen und punktuelle Feldbeobachtungen bestätigen hohe Effizienzerwartungen. Jedoch liegen nur für wenige Systeme Ergebnisse aus dem realen Unfallgeschehen vor. Im Sinne der Verkehrssicherheit ist es aber unverzichtbar, den Umgang der Fahrer mit diesen FAS und deren Einfluss auf das Unfallgeschehen, auch im Hinblick auf zukünftige Fahrzeuge mit (teil-) automatisierter Fahrfunktion, von Anfang an kontinuierlich zu evaluieren. Daraus ergeben sich grundlegende Erkenntnisse für verkehrspolitische Empfehlungen und Entscheidungen, für Einführungsstrategien von FAS, für Systemoptimierung und gegebenenfalls für das Erkennen von Nebeneffekten.</p>	<p><b>Teilmaßnahmen:</b></p> <p>Brandenburg unterstützt Projekte zur Wirksamkeitsanalyse von FAS.</p>
<p><b>Möglichkeit der Evaluierung:</b> Prozess- und Ergebnisevaluation</p>	
<p><b>Hauptakteure:</b> MI, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg</p>	

## Maßnahmen zur Verbesserung der Aufklärung des Unfallhergangs und der Unfallursachen

<b>Unterstützung der Verbreitung von Unfalldatenrecordern zur besseren Analyse der Unfallhergänge</b>	
<p><b>Begründung:</b></p> <p>Eine verbesserte Unfallanalyse und Unfallforschung mit Daten vor, während und nach einem Zusammenstoß kann Grundlage für den weiteren Fortschritt in der Definition zielgruppenspezifischer Verkehrssicherheitsmaßnahmen sein. Hierbei kommt dem Gedanken, aus jedem einzelnen Unfall zu lernen, eine besondere Bedeutung zu. Ein Event Data Recorder (EDR) – im Deutschen eindeutiger Unfalldatenrekorder (UDR) oder Unfalldatenspeicher (UDS) genannt – heutiger Ausprägung erfasst während der Fahrt kontinuierlich bestimmte fahrzeugtechnische und fahrdynamische Daten, zeichnet diese aber nur kurz vor, während und unmittelbar nach einem Unfall bleibend auf. Dieses Vorgehen erfasst relevante Daten, womit der Ablauf eines Unfalls zuverlässiger dargestellt werden kann. Bislang lassen sich viele Unfalldaten nur aus aufwändigen Analysen herleiten, die zudem eine unterschiedliche Genauigkeit bzw. Gültigkeit besitzen. Ein Teil der mit einem EDR erfassbaren Daten ist aus bisher üblichen Unfallanalysen gar nicht rekonstruierbar. Die verbesserte Analyse von Unfallursachen und -abläufen trägt zur besseren Aufklärung des Unfallhergangs und damit zur Schadensregulierung sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unfallanalyse und Unfallforschung,</li> <li>• Aufklärung,</li> <li>• Verhaltensbeeinflussung.</li> </ul>	<p><b>Teilmaßnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung eines Forums zur anonymisierten Bereitstellung von aufgezeichneten Unfallereignissen für die Unfallforschung, z. B. über das Forum Verkehrssicherheit</li> <li>• Aufklärung über die Funktionsweise verschiedener Unfalldatenspeicher</li> </ul>
<p><b>Möglichkeit der Evaluierung:</b> Evaluierung durch Befragungen hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Nutzung von Unfalldatenspeichern und Unfallbeteiligung und Unfallverursachung</p>	
<p><b>Hauptakteure:</b> Forum Verkehrssicherheit, Unfallsachverständige</p>	

## IV. Berlin – Mittendrin und Drumherum

Verkehrsteilnehmer mit einem in Brandenburg zugelassenen Fahrzeug verursachen in nicht unerheblichem Maße auch Unfälle auf Straßen im Nachbarland Berlin.

Pro Jahr werden von der Polizei Berlin insgesamt ca. 130.000 Verkehrsunfälle aufgenommen, wobei über 25.000 Fahrzeuge mit Brandenburger Kennzeichen beteiligt sind. Über die Hälfte der aus Brandenburg stammenden Fahrzeuge fallen dabei als Unfallverursacher auf.

Gleichzeitig werden rund 8 % aller polizeilich erfassten Verkehrsunfälle mit Personenschaden in Brandenburg von Kraftfahrern, Radfahrern oder Fußgängern aus Berlin verursacht. Dies zeigt, dass natürlich auch Berliner Verkehrsteilnehmer im Verkehrsunfallgeschehen Brandenburgs eine Rolle spielen.

### Unfallursachen Brandenburger Fahrer in Berlin

Häufigste Unfallursache ist der zu geringe Abstand der Fahrzeuge. Hierbei sind vor allem die Wintermonate auffällig. In 9 % der Fälle, in denen Brandenburger Fahrer im Kalenderjahr 2012 Unfälle in Berlin verursachten, war zudem fehlerhaftes Abbiegen die Unfallursache. Unter den unfallverursachenden Brandenburger Fahrzeugen liegt der Lkw-Anteil bei 23 % (vgl. SenStadtUm 2013).

Die Hauptunfallursache von Berliner Fahrern ist fehlerhaftes Abbiegen, gefolgt von Missachtung der Vorfahrt, unangepasster Geschwindigkeit, der Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss sowie fehlerhaftes Verhalten von Fußgängern (vgl. SenStadtUm 2014).

Brandenburger Fahrer verunfallen auffallend häufig beim Wenden bzw. Rückwärtsfahren oder Wechseln des Fahrstreifens. Vermutlich ist dies damit zu erklären, dass Fahrer aus Brandenburg aufgrund fehlender Ortskenntnis und eines stärkeren Verkehrsaufkommens im Berliner Stadtgebiet schneller die Orientierung verlieren und sich verfahren oder unsicher in ihrer Fahrweise werden.



*Auch auf Berliner Straßen verunglücken Verkehrsteilnehmer aus Brandenburg.*

Aufgrund dessen erscheinen präventive Ansätze zur Reduzierung der Ursachen „Wenden/Rückwärtsfahren“ und „Fahrstreifenwechsel“ dringend erforderlich.

### Über Landesgrenzen hinweg – Verkehrssicherheit in Brandenburg und Berlin

In seinem Verkehrssicherheitsprogramm 2020 verweist das Land Berlin auf die notwendige regionale Zusammenarbeit im Metropolitanraum insbesondere durch eine enge Kooperation mit dem Land Brandenburg. Diese sollte fortgesetzt und weiterentwickelt werden. Es sollten regelmäßige Abstimmungen der Landesunfallkommissionen beider Länder durchgeführt werden, der kontinuierliche Informationsaustausch, z. B. zu neuen

Erkenntnissen der Unfallforschung in Berlin und Brandenburg, sollte fortgeführt werden. Für die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin und Brandenburg wäre die Erarbeitung von gemeinsamen Leitzielen für die Metropolregion denkbar und wünschenswert. Zudem wird die Steuerung und Lenkung des Straßenverkehrs im Rahmen des gemeinsamen Verkehrsmanagements Berlin-Brandenburg mit dazu beitragen, die Verkehrsteilnehmer früher über Störungen zu unterrichten und damit Staus und Unfälle verhindern helfen.

## V. Am Ball bleiben! Wir messen uns an Zielen.

Das Land Brandenburg ist sich bewusst, dass eine erfolgreiche Umsetzung des ambitionierten Leitbildes Vision Zero und der übergeordneten Zielstellungen der Fortschreibung, aber auch der Schwerpunkte und Maßnahmen der Handlungsfelder eine regelmäßige Erfolgsmessung erfordert.

Die Zielerreichung des Verkehrssicherheitsprogramms wird nur zum Teil anhand der regelmäßigen Unfallberichte für das Land Brandenburg messbar.

Die Durchführung und die Ergebnisse von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollen daher im Hinblick auf unterschiedliche Wirksamkeitskriterien, z. B. Zielgruppenadäquatheit, Lernwirksamkeit und Sicherheitswirksamkeit, evaluiert werden. Die Ergebnisse der projektbegleitenden Prozessevaluation sollen den Projektträgern zur Projektoptimierung zur Verfügung gestellt werden.

### **Statusberichte zum Stand der Zielerreichung und Umsetzung**

Über die projektbezogene Evaluation hinaus soll über den Stand der Zielerreichung des Verkehrssicherheitsprogramms alle drei bis fünf Jahre zusammenfassend Bericht erstattet werden.

### **Die Organisation macht den Meister**

Die Struktur der Verkehrssicherheitsarbeit mit seinen unterschiedlichen Akteuren ist neben dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer selbst einer der wesentlichen Einflussparameter für die erfolgreiche Maßnahmenumsetzung und die Zielerreichung.

Daher wird die Arbeit aller vom Land Brandenburg finanziell unterstützten Organisationen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit als Bestandteil der Ergebnisevaluation überprüft (derzeit z. B. das Forum Verkehrssicherheit und das Netzwerk Verkehrssicherheit).



*Sichere Straßen in Brandenburg – durch regelmäßige Erfolgsmessung der Verkehrssicherheitsarbeit*

### **Rückschläge als Chance besser zu werden**

Durch regelmäßige Unfallberichte und die durchzuführende Prozessevaluation wird erkennbar, ob die Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms erreicht werden oder ob flankierende bzw. ergänzende Maßnahmen zur Nachsteuerung eingeleitet werden müssen.

Die im Rahmen der Evaluationen als wirksam erkannten Maßnahmen werden verstetigt, wohingegen Maßnahmen ohne nachweisbare Wirksamkeit beendet werden.

# Quellen-/Literaturverzeichnis

- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Hrsg. (2012): Statistischer Bericht H I 2 – j / 11. Straßenverkehrsunfälle im Land Brandenburg 2011. Potsdam
- BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen), Hrsg. (2012): Kinderunfallatlas. Regionale Verteilung von Kinderverkehrsunfällen in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Heft M 232. Wirtschaftsverlag NW Verlag für neue Wissenschaft GmbH. Bremerhaven. ISBN 978-3-86918-276-6
- BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen), Hrsg. (2012a): Verbesserung der Verkehrssicherheit auf einbahnig zweistreifigen Außerortsstraßen (AOSI). Heft V 216. Wirtschaftsverlag NW Verlag für neue Wissenschaft GmbH. Bremerhaven. ISBN 978-3-86918-262-9
- BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen), Hrsg. (2013): Schulwegpläne leichtgemacht – Der Leitfaden. Verfügbar unter: [http://www.bast.de/cln\\_030/nn\\_42254/DE/Publikationen/Broschueren/schulweg/leitfaden,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/leitfaden.pdf](http://www.bast.de/cln_030/nn_42254/DE/Publikationen/Broschueren/schulweg/leitfaden,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/leitfaden.pdf)
- Birth, Sibylle (2013): Human Factors der Raumwahrnehmung in der Verkehrssicherheit. Vortrag auf der Fachtagung „Verkehrssicherheitsprogramm Land Brandenburg“ vom 7. März 2013. Potsdam
- BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung), Hrsg. (2011): Verkehrssicherheitsprogramm 2011. Berlin
- bmvit (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie), Hrsg. (2011): Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020. Wien
- BSVI (Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure e.V.) (2010): Sicherheitsaudit von Straßen. Hannover
- Bundesrat (2013): Drucksache 799/1/12, Empfehlungen der Ausschüsse zur 906. Sitzung des Bundesrates am 1. Februar 2013
- DEKRA (DEKRA Automobil GmbH), Hrsg. (2013): Verkehrssicherheitsreport 2013 Landstraßen. Stuttgart
- DRK (Deutsches Rotes Kreuz e.V.) (2013): Erste-Hilfe-Auffrischkurse. Berlin
- DVR (Deutscher Verkehrssicherheitsrat), Hrsg. (2004): Sicherheitsaudits für Straßen. 10 Fragen und Antworten
- DVR (Deutscher Verkehrssicherheitsrat) (2010): Erweiterung der Kategorien der amtlichen Unfallstatistik und Definition der neuen Kategorie "lebensgefährlich verletzt", Beschluss des DVR-Vorstands vom 26. Oktober 2010
- DVR (Deutscher Verkehrssicherheitsrat), Hrsg. (2012): Vision Zero. Schriftenreihe Verkehrssicherheit. Band 16. Bonn
- Europäische Kommission. Hrsg. (2010): SUPREME – Bewährte Praktiken im Bereich der Straßenverkehrssicherheit – Handbuch für Maßnahmen auf Länderebene. Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union. Luxemburg. ISBN 978-92-79-15254-2
- ESCAPE (2003): Traffic enforcement in Europe: Effects, measures, needs and future
- ETSC (European Transport Safety Council) (1999): Police Enforcement Strategies to Reduce Traffic Casualties in Europe. Brüssel
- FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßenwesen) (2013): MDV – Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen (FGSV-Nr. 389). Köln
- Hoffmann und Leichter (2009): Evaluation des Integrierten Verkehrssicherheitsprogramms für das Land Brandenburg 2004. Ergebnisbericht im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg. Potsdam
- Gather, Matthias (2013): Der Demographische Wandel und seine Auswirkungen auf unsere Mobilität. Erste Ergebnisse des EU-Forschungsprojektes TRACY. Vortrag auf der Veranstaltung „Ältere Verkehrsteilnehmer: Gefährdet oder gefährlich?“ des Gesamtverbandes der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) am 18. April 2013. Bonn
- Golka et al. (2011): Verkehrsmedizin – Arbeitsmedizinische Aspekte. Verlag C.H. Beck. Landsberg. ISBN 978 3 609 10576 5
- Hoffmann, Lars (2008): Das System der "Pädagogisch Qualifizierten Fahrschulüberwachung" (PQFÜ) – Methodische Konzeption und Ergebnisse der Begleituntersuchung. Universität Potsdam, Arbeitsstelle für Bildungs- und Sozialisationsforschung. Potsdam

- IGES (IGES Institut GmbH) (2013): Übersicht der Ergebnisse aus den Workshops. Ergebnisse der Fachtagung „Verkehrssicherheitsprogramm Land Brandenburg“ vom 7. März 2013. Potsdam
- IPV (Institut für Prävention und Verkehrssicherheit GmbH) (2013): Regio-Protect 21, Regionalisierte protektive Fahranfängervorbereitung. Oberkrämer
- IVS (IVS Institut für Verkehrssicherheit gGmbH), Hrsg. (2013): Schul- und Spielwegsicherheit. Ein Leitfa-  
den für Lehrkräfte, Eltern und Planer. Oberkrämer. ISBN: 978-3-00-040774-1
- Kellner, Christian (2013): Die Vision Zero und die 14 TOP-Maßnahmen des DVR. Vortrag auf der Fachtagung „Verkehrssicherheitsprogramm Land Brandenburg“ vom 7. März 2013. Potsdam
- Kubitzki, Jörg (2013): Sicherheit und Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer. Vortrag auf der Fachtagung „Verkehrssicherheitsprogramm Land Brandenburg“ vom 7. März 2013. Potsdam
- Krings, Hans-Peter (2011): Allgemeine Verkehrskontrolle. Wallmerod
- Landkreis Potsdam-Mittelmark, Fachbereich Sicherheit, Ordnung und Verkehr (Hrsg.) (2011): Schulwegsicherheits-Report 2011. 2011. ISBN 978-3-00-035433-5
- LS (Landesbetrieb Straßenwesen) (2013): Stellungnahme „Ergebniszusammenfassung zu Vorschlägen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg“ vom 9. August 2013. Hoppegarten
- MASF (Ministerium für Arbeit, Soziales, Frauen und Familie) (2013): Stellungnahme „5. Sitzung der IMAG Verkehrssicherheitsprogramm“ vom 8. August 2013. Potsdam
- MBJS (Ministerium für Bildung, Jugend und Sport) (2013): Stellungnahme „Ergebniszusammenfassung der IGES GmbH Berlin als Grundlage zur Weiterentwicklung des Verkehrssicherheitsprogramms des Landes Brandenburg“ vom 15. August 2013. Potsdam
- MBV NRW (Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen), Hrsg. (2006): Verkehrsicherheit in NRW. Das Verkehrssicherheitsprogramm 2004. 3. Auflage. Düsseldorf
- MI (Ministeriums des Innern) (2011): Gemeinsamer Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft und des Ministeriums des Innern zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Straßen mit angrenzendem dichten Baumbestand ohne vorgelagerte Fahrzeugrückhaltesysteme außerhalb geschlossener Ortschaften im Land Brandenburg. Amtsblatt des Landes Brandenburg. Potsdam
- MI (Ministerium des Innern), Polizeipräsidentium des Landes Brandenburg (2013): Vorläufige Verkehrsunfallbilanz 2012 im Land Brandenburg. Potsdam
- MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft) (2008): Bundesweit einmaliges Projekt startet in Brandenburg, Pressemitteilung 269/2008. Potsdam
- MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft), Hrsg. (2012a): Erster Fahrradbericht für das Land Brandenburg. Daten – Fakten – Analysen zur Entwicklung des Radverkehrs im Land Brandenburg 1990-2010. Potsdam
- MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft), Hrsg. (2012): Straßenverkehrsunfälle im Land Brandenburg 2011. Berichterstattung. Potsdam
- MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft), Hrsg. (2013): Straßenverkehrsunfälle im Land Brandenburg 2012. Ergebnisbericht. Potsdam
- MIR (Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg), Hrsg. (2009): Aktionsplan Verkehrssicherheit. Potsdam
- Mönnighoff, Martin (2013): Geschwindigkeit als Unfallursache und Maßnahmen zur Überwachung. Vortrag auf der Fachtagung „Verkehrssicherheitsprogramm Land Brandenburg“ vom 7. März 2013. Potsdam
- MSWV (Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg), Hrsg. (2004): Auf dem besten Weg. Integriertes Verkehrssicherheitsprogramm für das Land Brandenburg. Potsdam
- MUGV (Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz) (2013): Stellungnahme zur Ergebniszusammenfassung der Fachtagung „Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms 2004 mit Zielhorizont 2024“. Potsdam
- MUGV (Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz) (2013a): Ergänzende Stellungnahme vom 21. August 2013. Potsdam
- (MVI) Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg und Innenministerium Baden-Württemberg, Hrsg. (2013): Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg. Stuttgart

- Neumann-Opitz (2013): Erkenntnisse aus dem Kinderunfallatlas für Brandenburg. Vortrag auf der Fachtagung „Verkehrssicherheitsprogramm Land Brandenburg“ vom 7. März 2013. Potsdam
- Ortlepp, Jörg (2013): Unfallgeschehen älterer Verkehrsteilnehmer. Vortrag auf der Veranstaltung „Ältere Verkehrsteilnehmer: Gefährdet oder gefährlich?“ des Gesamtverbandes der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) am 18. April 2013. Bonn
- Poschadel, Sebastian et al. (2012): Ältere Autofahrer: Erhalt, Verbesserung und Verlängerung der Fahrkompetenz durch Training. Köln
- Rudinger, Georg (2013): Ältere Verkehrsteilnehmer: Gefährdet oder gefährlich? Defizite, Kompensationsmechanismen und Präventionsmöglichkeiten. Vortrag auf der Veranstaltung „Ältere Verkehrsteilnehmer: Gefährdet oder gefährlich?“ des Gesamtverbandes der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) am 18. April 2013. Bonn
- SARTRE Consortium (2004): European drivers and road risk, SARTRE 3 report – Part 1. Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité INRETS. Arcueil. ISBN 2-85782-603-6
- SARTRE Consortium (2012): European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey. Institut français des sciences et technologies des transports IFSTTAR. Arcueil
- SenStadtUm (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) (2013): Ausgewählte Verkehrsunfalldaten von Brandenburgern in Berlin. Sonderauswertung vom 10. Dezember 2013. Berlin
- SenStadtUm (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) (2014): Verkehrssicherheitsbilanz 2013 - weniger Tote und Verletzte. Pressemitteilung vom 21. Februar 2014. Berlin
- Stadt, Herbert (2013): Stellungnahme zur Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms 2004 mit Zielhorizont 2024 vom 9. August 2013 als Leiter der Lenkungsgruppe Verkehrsweg. Potsdam
- Statistisches Bundesamt, Hrsg. (2012): Verkehrsunfälle. Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 2011. Wiesbaden
- Statistisches Bundesamt, Hrsg. (2012a): Kinderunfälle im Straßenverkehr. Wiesbaden
- Stockburger, Christoph (2013): Reform der Verkehrssünderkartei. in: Spiegel Online am 24. Januar 2013
- Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr (2011): Fahrradhelme – Wirkungsvoller Schutz vor Kopfverletzungen. Abschlussbericht der vom Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr einberufenen Expertenkommission. Erfurt
- TMBLV (Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr), Hrsg. (2011): Thüringer Verkehrssicherheitsprogramm 2020. Erfurt
- UBA (Umweltbundesamt) (2010): CO<sub>2</sub>-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland. Sachstandsbericht. Dessau-Roßlau
- UDV (Unfallforschung der Versicherer) (2012): Alte Autos bergen große Risiken – Junge Fahrer besonders betroffen. Berlin
- UDV (Unfallforschung der Versicherer) (2013): Intelligente Assistenten für alle Fahrzeugklassen. Berlin
- UDV (Unfallforschung der Versicherer) (2013a): Innerörtliche Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern. 19. Ausgabe der „Unfallforschung – kommunal“. Berlin
- Weiser, Frank (2013): Die neuen RAL – Richtlinien für die Anlage von Landstraßen. Halle/Saale
- Wissenschaftlicher Beirat (Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (2010): Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland. in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 4/2010. Kirschbaum Verlag GmbH. Berlin

**Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft  
des Landes Brandenburg**

Referat 10 Koordination, Kommunikation, Internationales

Henning-von-Tresckow-Straße 2–8

14467 Potsdam

[oeffentlichkeitsarbeit@mil.brandenburg.de](mailto:oeffentlichkeitsarbeit@mil.brandenburg.de)

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

