

Sicher auf unseren Straßen

Verkehrssicherheitsarbeit in Mecklenburg-Vorpommern Konzept der Landesregierung für die Jahre 2009-2013

Vorwort

Ein funktionierendes Verkehrssystem ist die Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes und Mobilität Voraussetzung beruflicher Entfaltung sowie ein Ausdruck persönlicher Freiheit. Sicherheit im Verkehr kann nur verwirklicht werden, wenn jeder Bürger rücksichtsvolles und den Bedingungen angepasstes Verhalten zu seiner Angelegenheit macht.

Im Jahr 2007 verunglückte in Mecklenburg-Vorpommern jede Stunde ein Verkehrsteilnehmer, alle zweieinhalb Tage wurde ein Mensch getötet. Deshalb wird die Landesregierung weiterhin Anstrengungen unternehmen, um die Zahl der Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden und damit im Straßenverkehr Getöteter und Schwerverletzter zu senken. Dies ist seit 1991 stetig gelungen. Das im Jahr 2000 formulierte Ziel der Europäischen Union, die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 zu halbieren, ist in Mecklenburg-Vorpommern bereits erreicht. Aber jeder Verkehrstote ist einer zuviel. Das Zusammenwirken von Vorbeugung und Ahndung muss deshalb weiter verbessert werden. Hierfür setzt sich die Landesregierung zusammen mit vielen Partnern im Land ein.

Minister für Verkehr, Bau
und Landesentwicklung

Innenminister

Ziele und Leitlinien

Situation

Unfallentwicklung

Partner der Verkehrssicherheitsarbeit

Handlungsfelder

1 *Der Mensch im Straßenverkehr*

- 1.1 Mobilitätskompetenz
- 1.2 Kinder im Straßenverkehr
- 1.3 Fahranfänger, Jugendliche und junge Erwachsene
- 1.4 Ältere Menschen
- 1.5 Behinderte Verkehrsteilnehmer
- 1.6 Verkehrsüberwachung
- 1.7 Rettungsdienst

2 *Verkehr im Lebensumfeld*

- 2.1 Öffentlicher Personennahverkehr
- 2.2 Raumplanung und Verkehrsplanung
- 2.3 Lkw- und Reisebus-Verkehr
- 2.4 Verkehrsregelung
- 2.5 Fahrzeugsicherheit – Fahrerassistenzsysteme, Tagfahrlicht
- 2.6 Systematisierung des Unfallgeschehens und Verkehrsschauen

3 *Verkehrsweg Straße*

- 3.1 Straßenplanung, -bau und -betrieb
- 3.2 Bahnübergänge
- 3.3 Alleen
- 3.4 Radwege

Ziele und Leitlinien

Ziele

Die Verkehrssicherheitsarbeit der Landesregierung ist darauf gerichtet, das Risiko für Leib und Leben aller Verkehrsteilnehmer trotz steigenden Verkehrsaufkommens zu minimieren und Verkehrsunfälle zu verhindern. Mecklenburg-Vorpommern bekennt sich zu dem Ziel der Europäischen Union, die Zahl der Verkehrstoten des Jahres 2000 bis 2010 zu halbieren und darüber hinaus weiter zu senken.

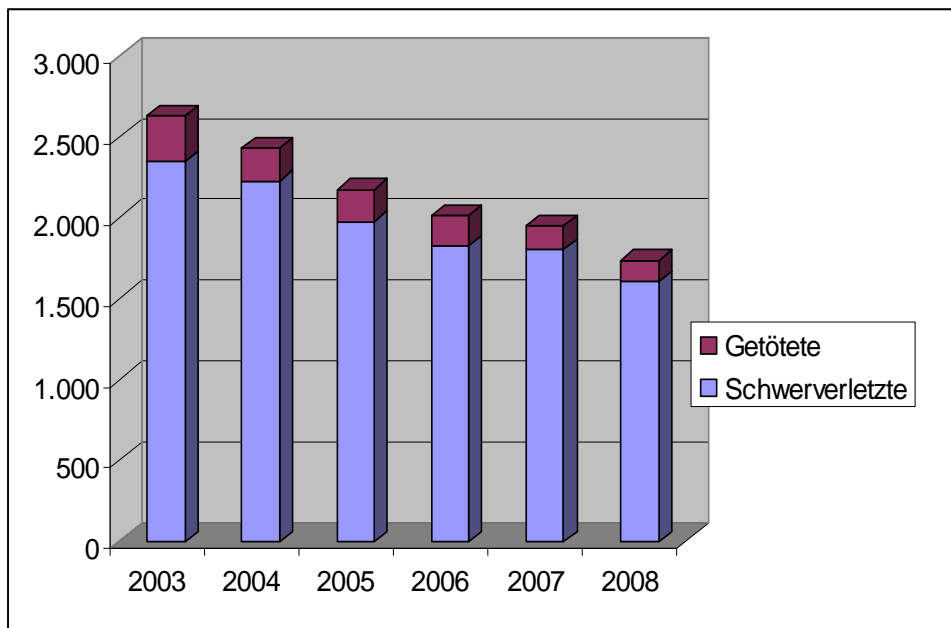
Leitlinien

- Die Aktionen der Verkehrssicherheitsarbeit zielen auf die Entwicklung partnerschaftlichen, rücksichtsvollen und den Bedingungen angepassten Verhaltens auf den Straßen.
- Verkehrserziehung und -aufklärung beginnen im frühen Kindesalter und werden konsequent nach dem Prinzip des lebenslangen Lernens fortgesetzt.
- Die Altersgruppe der 16- bis 25-Jährigen bildet aufgrund ihres besonderen Risikopotentials einen Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit.
- Kein Pardon bei Rasern und Dränglern, kein Pardon bei Alkohol und Drogen im Straßenverkehr. Das Entdeckungsrisiko ist zu erhöhen, die schnellstmögliche Sanktionierung wird angestrebt.
- Der öffentliche Personenverkehr wird unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Verkehrssicherheit als Alternative zum motorisierten Individualverkehr ausgebaut.
- Dem Schutz besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer – Kinder, Behinderte und ältere Menschen – gilt das Hauptaugenmerk.
- Prävention und Repression werden weiter verzahnt.

Situation

Unfallentwicklung

Eine nachhaltige und deutliche Senkung der schweren Personenschäden bei Straßenverkehrsunfällen war das erklärte Hauptziel des Verkehrssicherheitskonzepts 2004 – 2008 der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern. Die Zahl der Menschen, die auf den Straßen Mecklenburg-Vorpommerns bei Verkehrsunfällen starben, ist in diesem Zeitraum ständig kleiner geworden. Seit dem Inkrafttreten des Konzepts war auch die Zahl der Verletzten stetig rückläufig. So ist für das Jahr 2007 bei den Unfällen mit Personenschaden ein Rückgang um 1,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. Im Land verunglückten 145 Verkehrsteilnehmer tödlich; 41 weniger als im Jahr zuvor. Auch die Zahl der Schwerverletzten ist um 22 auf 1.804 gesunken.



(Angaben 2008 vorläufig)

Nach wie vor sind junge Fahrer im Straßenverkehr überproportional gefährdet. Im Jahr 2007 starben 34 junge Fahrer, zwölf weniger als 2006. Der Anteil dieser Altersgruppe an der Einwohnerzahl beträgt nur etwa zehn Prozent, ihr Anteil an den Getöteten dagegen war im Jahr 2007 mit 23 Prozent immer noch mehr als doppelt so hoch. Leider stieg die Anzahl der Schwerverletzten in dieser Altersgruppe um 10 Prozent. Somit stieg auch der Anteil der 18- bis 25-Jährigen an der Gesamtzahl der Schwerverletzten von 28 auf 31 Prozent.

Bei sogenannten Disco-Unfällen starben im letzten Jahr sieben junge Leute im Alter von 16 bis 25 Jahren, 15 weniger als 2006. Jedoch wurden 135 junge Menschen

schwer verletzt und damit neun mehr als 2006. Insgesamt sank die Zahl der Unfälle mit schweren Personenschäden von 148 im Jahr 2006 auf 142 im Jahr 2007.

Augenfällig ist der Rückgang von Unfällen, bei denen Verkehrsteilnehmer an den Folgen von Kollisionen mit Bäumen starben. Hier ist 2007 ein Rückgang von 31 Prozent im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. Das bedeutet jedoch, dass immer noch über ein Drittel der tödlich Verunglückten bei Unfällen mit Bäumen getötet werden. Die Hauptunfallursachen der Unfälle mit Personen- und bedeutendem Sachschaden sind nach wie vor überhöhte Geschwindigkeit, Alkohol, unangemessen kurzer Abstand und Fehler beim Überholen. Die Gesamtzahl der Unfälle stieg 2007 im Vergleich zum Jahr 2006 um ein Prozent auf 58.038.

Partner der Verkehrssicherheitsarbeit

Die Verkehrssicherheitsarbeit ist ein gesamtgesellschaftliches Anliegen und ein gemeinsamer Auftrag an Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Medien und Vereine. Dauerhafte Erfolge können nur durch enge Verzahnung der Einzelmaßnahmen und Zusammenarbeit der Partner erzielt werden. Das gemeinnützige Engagement ehrenamtlich tätiger Bürger, von Vereinen, Verbänden und Unternehmen ist unverzichtbar und deshalb weiterhin zu unterstützen.

Verkehrssicherheitskommission

Die Verkehrssicherheitskommission koordiniert die Verkehrssicherheitsarbeit im Land. Sie setzt sich zusammen aus Vertretern der Landesregierung (Verkehrsministerium, Innenministerium, Bildungsministerium, Sozialministerium), der Landesverkehrswacht, des Fahrlehrerverbandes und der Unfallkasse. Die Landesunfallkommission sowie Kammern und Verbände werden in die Arbeit der Kommission stärker als bisher einbezogen.

Eine solide Grundlage aus öffentlichen Mitteln und Zuschüssen von privaten Unternehmen sichert eine kontinuierliche Arbeit der Kommission. Das Land ist bestrebt, auch in Jahren mit angespannter Haushaltssituation die Förderung der Verkehrssicherheitsarbeit auf gleichbleibend hohem Niveau zu halten. Die Verkehrssicherheitskommission entscheidet über die Verwendung der Landesmittel in Verkehrssicherheitsprojekten.

Verkehrswachten

Die Landesverkehrswacht (LVW) Mecklenburg-Vorpommern ist als gemeinnütziger Verein eine wichtige Partnerin der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit im Land. Schwerpunkte ihrer Tätigkeit sind Verkehrserziehung und -aufklärung in allen Ziel- und Altersgruppen sowie die Anregung und Unterstützung von Maßnahmen zur Unfallverhütung. Die LVW organisiert und koordiniert die regionale Verkehrssicherheitsarbeit. Der Vorstand der LVW arbeitet ehrenamtlich. Für die hauptamtliche Geschäftsstelle erhält die LVW jährlich aus dem Landeshaushalt Zuschüsse als institutionelle Förderung und darüber hinaus Mittel für die Projektförderung.

Die örtlichen und Kreisverkehrswachten setzen die Projekte der LVW in ihren Einzugsbereichen um und veranstalten zahlreiche eigene Verkehrssicherheitsaktionen.

Die örtlichen und Kreisverkehrswachten arbeiten in der Regel ehrenamtlich, die Förderung aus dem Landeshaushalt erfolgt projektbezogen.

Polizei

Die Polizei erfüllt die Aufgaben der Verkehrsüberwachung mit dem Ziel, Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung abzuwehren, Straftaten und Ordnungswidrigkeiten zu verfolgen sowie den Verkehrsfluss zu gewährleisten. Geschwindigkeitsmessungen und Verkehrskontrollen sind Teil der Verkehrsüberwachung. Die Verkehrsüberwachung entfaltet sowohl präventive als auch repressive Wirkungen. Wichtiger Bestandteil der Präventionsarbeit ist die Verkehrssicherheit. Präventionsberater der Polizei unterstützen die vorschulische, die schulische und die außerschulische Verkehrssicherheitsarbeit. Die Konzepte der Polizeipuppenbühne und der Polizeimöwe Klara werden alters- und zielgruppengerecht zugeschnitten.

Fahrlehrerverband

Der Fahrlehrerverband ist der Interessenvertreter der Fahrlehrer des Landes. Sie tragen eine große Verantwortung bei der Vorbereitung junger Menschen auf die Verkehrsteilnahme mit Kraftfahrzeugen. Sicherheit und umweltgerechtes Verhalten im Straßenverkehr zu fördern ist erklärtes Ziel der Verbandsarbeit.

Unfallkasse

Die Unfallkasse als Trägerin der gesetzlichen Unfallversicherung unterstützt die Verkehrssicherheitsarbeit, insbesondere für Kinder. Vorrangige Aufgabe ist die Unfallprävention. Erleidet ein Kind auf dem Weg von und zur Kindertagesstätte oder zur Schule einen Unfall, trägt die Unfallkasse die Heilbehandlungs- und Rehabilitationskosten.

Verkehrsunfallkommissionen

Die Unfallkommissionen auf Landes- und Kreisebene sind die entscheidenden Gremien bei der Beseitigung der Ursachen von Unfallhäufungen. Durch die Erkennung und Analyse der polizeilichen Unfalldaten und der konkreten Bedingungen vor Ort initiieren sie Abhilfe – durch Maßnahmen der Verkehrsregelung, der Überwachung und des Straßenbaus. Mitglieder der Kommissionen sind Vertreter der Straßenbau- und der Straßenverkehrsbehörden sowie der Polizei.

Organisationen und Medien

Die enge Zusammenarbeit mit Automobilclubs, Motorsportverbänden und Technischen Überwachungsorganisationen muss fortgesetzt werden. Alle Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, die bei Kommunen, bei der Polizei oder der Landesverwaltung eingereicht werden, sind ernsthaft zu prüfen.

Um das Thema Verkehrssicherheit im öffentlichen Bewusstsein zu halten, bedarf es der Mithilfe der Medien. Sie sind gefordert, über die Darstellung spektakulärer Verkehrsunfälle hinaus durch geeignete Beiträge und Aktionen zum partnerschaftlichen

rücksichtsvollen und regelgerechten Verhalten ihrer Rezipienten im Straßenverkehr beizutragen. Die Partnerschaft zu den Medien ist zu pflegen.

Handlungsfelder

1 Der Mensch im Straßenverkehr

1.1 Mobilitätskompetenz

Beruf und Freizeit werden immer mehr von Mobilität geprägt. Mobilität ist Voraussetzung und Ausdruck von Lebensqualität und sie ist von immenser Bedeutung für wirtschaftliche Entwicklung. In einem immer komplexeren Verkehrssystem ist es nötig, dem „Faktor“ Mensch größere Aufmerksamkeit zu widmen, seine Mobilitätskompetenz zu stärken – die körperlichen, geistigen und einstellungsbezogenen Voraussetzungen zum sicheren, umweltgerechten und partnerschaftlichen Verhalten im Straßenverkehr.

Die Verkehrsteilnehmer müssen in einem Prozess lebenslangen Lernens dazu befähigt werden, die Herausforderung Verkehr verantwortungsvoll zu bewältigen. Vorhandene Projekte und Programme auf Bundes- und Landesebene sollen dafür weiter genutzt werden. Die noch engere Verknüpfung von Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung ist wünschenswert. Darüber hinaus soll künftig noch größerer Wert als bisher auf die Vermittlung des Zusammenhangs von Umweltschutz und Verkehrssicherheit – Kraftstoff sparende Fahrweise, Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs – gelegt werden.

Mobilitätskompetenz beweist unter anderem, wer seine Fahrtüchtigkeit nicht mit Alkohol und anderen berauschenden Mitteln beeinträchtigt. Alkohol gehört zu den Hauptunfallursachen, schon geringe Mengen können zu verminderter Konzentration und Kontrolle über das Fahrzeug führen. Landtag und Landesregierung haben sich anlässlich der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes 1997 für ein absolutes Alkoholverbot im Straßenverkehr eingesetzt, aber keine Mehrheit gefunden. Das Gesetz der 0,0-Promille-Grenze für Fahranfänger wird begrüßt, die Forderung nach der Ausweitung des Verbots auf alle Verkehrsteilnehmer wird aufrecht erhalten. Präventive Maßnahmen gegen den Missbrauch von Alkohol und Drogen sowie Kontrollen der Einhaltung der gesetzlichen Regelungen sind zu verstärken.

1.2 Kinder im Straßenverkehr

Unfälle mit Kindern sind zum Teil die Folge kindlicher Unerfahrenheit und zum Teil passieren sie durch das Fehlverhalten erwachsener Verkehrsteilnehmer, die die besondere Gefährdung der Kinder verkennen. Deshalb sollen Maßnahmen unterstützt werden, die die Sicherheit von Kindern im Verkehr im Fokus haben. Einerseits sollen Kinder befähigt werden, den Herausforderungen des Straßenverkehrs gerecht zu werden. Andererseits sind erwachsene Verkehrsteilnehmer für die besondere Gefährdung der Kinder durch geeignete Maßnahmen zu sensibilisieren.

Eltern tragen die Hauptverantwortung für die Verkehrserziehung. Sie müssen sich bewusst sein, dass sie das Verhalten der Kinder durch ihre eigene Vorbildwirkung entscheidend prägen. Sie sind daher noch besser als bisher in die Lage zu versetzen, ihren Nachwuchs systematisch und altersgemäß an die Verkehrsteilnahme heranzuführen. Bestehende Konzepte und Projekte sind möglichst flächendeckend umzusetzen und neu oder weiter zu entwickeln. Unterstützt wird die elterliche Verkehrs-

erziehung durch zahlreiche Angebote in den Kindertagesstätten. Die Verkehrs- und Mobilitätserziehung muss bereits im frühen Kindesalter beginnen und in der Schule kontinuierlich fortgeführt werden. Schwerpunkte sind dabei:

- **Der sichere Schulweg.** Nach der Einschulung sind Kinder in der Regel zum ersten Mal allein unterwegs. Wegen mangelnder Erfahrung, geringer Körpergröße und ausgeprägten Spieltriebs sind sie besonders gefährdet. Deshalb sind in Vorbereitung auf die Einschulung Schulwegpläne zu erarbeiten und jährlich zu aktualisieren. Erziehungsberechtigte, Lehrer, die Straßenverkehrsbehörden und die Polizei sind einzubeziehen. Zuständig für Schulwegpläne sind die Schulbehörden. Für den Einsatz an besonders gefährlichen Stellen werden Schülerlotsen ausgebildet. Mit jährlichen Schulanfangsaktionen tragen staatliche und private Träger der Verkehrssicherheitsarbeit der besonderen Gefährdung der Kinder zum Schuljahresbeginn Rechnung.

Schulwegsicherung ist ebenfalls für die älteren Schüler erforderlich, die teilweise mit dem Fahrrad zunehmend längere Wege zurücklegen. Zum sicheren Schulweg gehört die Erhöhung der Sicherheit an Bus- und Bahnhaltestellen und im Schulbus. Schulungen des Fahrpersonals sowie Informations- und Aufklärungsmaßnahmen für Schüler und Eltern dienen diesem Ziel, ebenso die baulichen und verkehrsregelnden Veränderungen an Haltestellen.

- **Kindersicherheit im Auto.** Viele Kinder legen den Weg zur Schule und wieder nach Hause im elterlichen Auto zurück. Die Hälfte aller Kinder unter sechs Jahren, die im Straßenverkehr sterben, wird im Auto ihrer Eltern getötet. Die Information über diese Gefährdung, über die richtige Kindersicherung sowie deren Kontrolle sind zu verstärken.
- **Die vorschulische Verkehrserziehung.** Verkehrserziehung ist elementarer Bestandteil des Rahmenplans zur zielgerichteten Vorbereitung von Kindern auf die Schule. Die praxisorientierte Fortbildung der Erzieherinnen und Erzieher in Kindertagesstätten ist weiter zu führen. Die Vermittlung von Ideen und Anregungen zur spielerischen Verkehrserziehung, von Informationen zu Ursachen von Kinderunfällen und Strategien zu deren Vermeidung dient der Unterstützung der Elternarbeit.
- **Die schulische Verkehrserziehung.** Das Schulgesetz Mecklenburg-Vorpommern schreibt die Verkehrserziehung in den Schulen vor. Ihr Ziel ist, Kinder und Jugendliche zu befähigen, sich im Verkehr rücksichtsvoll, regelgerecht und verantwortungsbewusst zu verhalten. Für die inhaltliche Umsetzung der Verkehrserziehung sind Fachberater an den staatlichen Schulämtern eingesetzt. Diese sollen die Fortbildung der Verkehrslehrer organisieren und durchführen. Eine weitere Aufgabe besteht in der Abstimmung vorschulischer und schulischer Verkehrserziehung.
- **Die Radfahrausbildung.** In der 3. und 4. Klasse steht für jährlich 30.000 Kinder die Radfahrausbildung auf dem Stundenplan. Die Jugendverkehrsschulen – stationär und mobil – sowie weitere Projekte unterstützen diese. Ziel ist das realitätsnahe Trainieren und das Erlernen richtigen Verhaltens auf der Straße. Dem dient die Fahrausbildung im öffentlichen Verkehrsraum.

- **Die Verkehrserziehung ab Klasse 5** erfolgt fächerintegrativ.

1.3 Fahranfänger, Jugendliche und junge Erwachsene

Die Altersgruppe der 16- bis 25-Jährigen bildet einen Schwerpunkt der zielgruppenbezogenen Verkehrssicherheitsarbeit des Landes. Besonders Heranwachsende und junge Erwachsene sind überdurchschnittlich oft Opfer oder Verursacher schwerer Verkehrsunfälle.

Direkten Einfluss auf Fahranfänger haben die Fahrlehrer. In der Fahrausbildung vermitteln sie mit dem erforderlichen Regelwissen und fahrpraktischen Kenntnissen das Know-how für verantwortungsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr. Die Sensibilisierung für psychologische Aspekte des Fahrens und der Gefahrenwahrnehmung ist zu intensivieren. Gezielt sind Fahrlehrer dazu anzuleiten und zu schulen. Zentrale Aufgabe für die Verkehrssicherheitsarbeit sind Initiativen zur Weiterentwicklung und Qualitätssicherung der Fahrausbildung.

Mecklenburg-Vorpommern nimmt auf Beschluss des Landtages (Verordnung vom 30. Oktober 2006, GVOBl. M-V S. 823) am Modellprojekt „Begleitetes Fahren ab 17“ teil. Es wird geprüft, ob sich durch diese Form ein Sicherheitsgewinn ergibt. Die Probezeit nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis soll nach Auffassung der Landesregierung nicht verkürzt werden. Maßnahmen zur Optimierung der theoretischen und praktischen Fahrschulprüfung werden unterstützt.

Da viele der schweren Unfälle in Alleen geschehen, ist die Aufklärung über diese besonderen Gefahren in der Fahrausbildung unverzichtbar. Permanente Weiterbildung, d.h. Verfolgen der gesetzlichen Rahmenbedingungen, der entsprechenden Auslegung durch die relevanten Gerichte (Rechtsprechung), der technischen Entwicklung, der Unfallforschung und der Pädagogik der Erwachsenenbildung, ist unabdingbar. Fahrlehrer haben sich entsprechend dem Fahrlehrergesetz fortzubilden.

Das Verhalten der 16- bis 25-jährigen Verkehrsteilnehmer ist entwicklungsbedingt oft problematisch. Es ist jugendtypisch geprägt durch mangelnde Reife und fehlende Fahrrouline, Überschätzung der eigenen Fahrfertigkeiten bei hoher Risikoakzeptanz aufgrund gruppenspezifischer Aspekte des Fahrverhaltens. Hinzu kommt für einen Teil der jungen Leute eine weitere Risikoerhöhung aufgrund bestimmter Persönlichkeitseigenschaften und problematischer Lebensstile. Daraus resultieren nicht selten die falsche Einschätzung der Komplexität von Verkehrssituationen, das Fahren mit unangepasster Geschwindigkeit, die Nichteinhaltung des Sicherheitsabstandes und das Fahren unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln. Mit zahlreichen Aktionen versuchen deshalb die Landesregierung und ihre Partner, das Verhalten junger Leute im Straßenverkehr durch Information, Demonstration, Training und Beratung positiv zu beeinflussen:

Oft sind die nächtlichen „Disco-Unfälle“ von besonderer Schwere. Ihre schrecklichen Folgen waren in Mecklenburg-Vorpommern 1998 Ausgangspunkt für die Gemeinschaftsinitiative Fifty-Fifty-Taxi, die von staatlichen und privaten Trägern initiiert und finanziert wurde. Mit diesen Tickets können junge Leute an Wochenenden und Feiertagen abends und nachts zum halben Preis Taxi fahren. Die Nachfrage verdeutlicht die Akzeptanz dieser Mobilitätsvariante: Seit Beginn der Aktion wurden Tickets im

Wert von insgesamt 1,1 Millionen Euro verkauft. Die Landesregierung wird sich auch künftig für das Fifty-Fifty-Taxi engagieren. Um noch mehr Jugendlichen die Möglichkeit zu geben, nach der Disco sicher nach Hause zu gelangen, wird die Werbung um Sponsoren verstärkt.

Die Landesregierung unterstützt darüber hinaus Projekte und Kampagnen, die Emotionen wecken, um das Verantwortungsbewusstsein der 16- bis 25-Jährigen zu entwickeln und zu stärken.

Einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit im Verkehr leistet das Verkehrssicherheitstraining für Führerscheininhaber. Neben den bestehenden mobilen Angeboten werden Bestrebungen unternommen, das Sicherheitstraining auf einem fest zu nutzenden Übungsplatz durchzuführen.

1.4 Ältere Menschen

Aufgrund der demografischen Entwicklung wird der Anteil älterer Menschen in Mecklenburg-Vorpommern deutlich steigen. Das bedeutet, dass es immer mehr Personen in dieser Altersgruppe geben wird, für die ein aktiver Lebensstil selbstverständlich ist, die also auch mobil sein möchten. Außerdem ist das eigene Fahrzeug für immer mehr Menschen bei alltäglichen Erledigungen wie Einkauf oder Arztbesuch unentbehrlich.

Unbestritten ist der Einfluss zunehmenden Alters auf das Fahrverhalten. Faktoren wie längere Reaktionszeiten, nachlassende Seh- und Hörfähigkeit, Einschränkungen bei der Beweglichkeit sowie der Einfluss von Medikamenten können zu Beschränkungen beim sicheren Führen eines Fahrzeugs und bei der Teilnahme am Straßenverkehr führen. Dies wird von Vielen vorbildlich kompensiert.

Basis der sicheren Verkehrsteilnahme Älterer ist die adäquate Einschätzung der eigenen Fähigkeiten. Dabei kommt verkehrspsychologischen und verkehrsmedizinischen Aspekten immer größere Bedeutung zu. Durch die Inanspruchnahme entsprechender Beratungen können eventuelle Defizite bei der Fahreignung erkannt und individuelle Kompensationsmöglichkeiten erarbeitet werden. Die Möglichkeit freiwilliger Mobilitätschecks sollte stärker als bisher öffentlich propagiert werden.

Die Angebote zur verkehrsmedizinischen Beratung älterer Verkehrsteilnehmer sollen erweitert werden. Das Bundesprogramm „Mobil bleiben – aber sicher“ wird mit einem Landesprojekt unteretzt.

1.5 Behinderte Verkehrsteilnehmer

Die Landesregierung betreibt eine Politik für und mit Menschen mit Behinderungen, um ihnen eine tatsächliche und selbstverständliche Teilhabe am gesellschaftlichen, kulturellen, politischen und wirtschaftlichen Leben zu ermöglichen. Grundgedanke ist dabei die Förderung der Mobilität behinderter Menschen.

Menschen mit Behinderungen zählen zu den schwächsten Verkehrsteilnehmern. Je nach Art ihrer Behinderung können sie sich oft nur in Begleitung einer Betreuungsperson sicher im Straßenverkehr bewegen. Durch ein Verkehrstraining kann Menschen mit Behinderungen die Möglichkeit gegeben werden, sicherer am Straßenver-

kehr teilzunehmen. Sie sollen in die Lage versetzt werden, Verkehrssituationen zu durchschauen und angemessen zu reagieren. Das Verkehrstraining in Behindertenwerkstätten soll intensiviert werden.

Die Sicherheit von behinderten Menschen im Straßenverkehr hängt darüber hinaus stark vom Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer ab. Besonderes Augenmerk und Rücksichtnahme gegenüber behinderten Menschen wird deshalb von allen Verkehrsteilnehmern gefordert.

1.6 Verkehrsüberwachung

Das Land Mecklenburg-Vorpommern verfolgt das Konzept, die Verkehrssicherheit durch die gemeinsame Überwachung in der Verantwortung von Polizei und Ordnungsbehörden mit abgestimmten präventiven und repressiven Maßnahmen gleichermaßen zu erhöhen. Die hohe Wahrscheinlichkeit, dass Regelverstöße entdeckt werden, soll Verkehrsteilnehmer zu regelkonformem Verhalten veranlassen. Für die Wirksamkeit ist es daher unabdingbar, festgestellte Zuwiderhandlungen konsequent zu verfolgen und zu ahnden.

Durch Verkehrsüberwachung wie Geschwindigkeitsmessungen mit moderner Technik sowie Alkohol- und Drogenkontrollen werden Verstöße erkannt und geahndet. Gezielte Öffentlichkeitsarbeit soll die Verkehrsteilnehmer für die Gefahren durch Verkehrsverstöße sensibilisieren. Dies trägt zur Akzeptanz der Verkehrssicherheitsarbeit bei. Diese Akzeptanz wird noch erhöht, wenn die Maßnahmen auf die Einhaltung verständlicher und sinnvoller Verkehrsregelungen zielen und am tatsächlichen Unfallgeschehen ausgerichtet sind. Die Analyse der Unfallursachen, der Unfallzeiten nach Wochentag und Tageszeit sowie der Unfallhäufungsstellen und -strecken führt zur Festlegung von Kontrollmaßnahmen. Eine gute Ausstattung der Behörden mit ortsfesten und mobilen Geschwindigkeitsmessenanlagen sowie Dienstfahrzeugen mit Videoüberwachungstechnik gewährleistet die gezielte Überwachung des Straßenverkehrs. Die technische Geschwindigkeitsüberwachung mittels Durchfahrtkontrollen durch die Ordnungsbehörden der kreisfreien Städte und Landkreise wird in höherem Maße als bisher durchgeführt werden. Die Landespolizei setzt zunehmend auf Anhaltekontrollen und weniger auf die technische Geschwindigkeitsüberwachung, denn Anhaltekontrollen ermöglichen der Polizei komplexe Kontrollen von Fahrzeugführern und Fahrzeugen.

1.7 Rettungsdienst

Trotz erheblicher Anstrengungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden Unfälle nicht zu vermeiden sein. Nach einem Verkehrsunfall ist jedes Glied der Rettungskette wichtig und unentbehrlich. Am Beginn stehen die Absicherung der Unfallstelle, das Absetzen des Notrufs sowie die Erste-Hilfe-Leistung durch Laien. Um die Verkehrsteilnehmer hierzu zu befähigen, ist eine hohe Qualität der Erste-Hilfe-

Ausbildung beim Erwerb des Führerscheins zu sichern. Kinder und Jugendliche sollen bereits in der Schule dafür sensibilisiert werden, dass ihre Fähigkeiten im Notfall Leben retten können. Die mehr als 80 Arbeitsgemeinschaften „Junge Sanitäter“ und die Einrichtung des Schulsanitätsdienstes, wie er bereits an einigen Schulen existiert, leisten einen wichtigen Beitrag und sollen ausgebaut werden.

Ein funktionierendes Rettungswesen ist für die Milderung von Verkehrsunfallfolgen unabdingbar. Die Trägerschaft für den bodengebundenen Rettungsdienst einschließlich der Wasserrettung an Stränden und Binnengewässern liegt bei den Landkreisen und kreisfreien Städten, die der Luftrettung beim Land. Die integrierten Leitstellen für den Rettungsdienst, Brand- und Katastrophenschutz in Mecklenburg-Vorpommern sind rund um die Uhr besetzt und gebührenfrei unter der Notrufnummer 112 zu erreichen. Mecklenburg-Vorpommern verfügt mit 126 Standorten, an denen Rettungsmittel stationiert sind, über ein flächendeckendes Netz zur notfallmedizinischen Versorgung. Die durchgängig gute Ausstattung der Rettungsfahrzeuge und -hubschrauber muss beibehalten und bei Bedarf dem Stand der Technik und der medizinischen Wissenschaft angepasst werden. Mit der im Rettungsdienstgesetz Mecklenburg-Vorpommern festgelegten Hilfsfrist von zehn Minuten hat sich das Land ein anspruchsvolles Ziel gesetzt.

2. Verkehr im Lebensumfeld

2.1 Öffentlicher Personennahverkehr

Laut Unfallstatistik sind öffentliche Verkehrsmittel die sichersten. Je höher der Anteil von Nutzern des Öffentlichen Personennahverkehrs ist, desto höher ist die Verkehrssicherheit. Dieser Zusammenhang muss ständig betont werden. Ein wettbewerbsfähiger öffentlicher Personennahverkehr als Alternative zum motorisierten Individualverkehr ist deshalb auch ein Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Die Zusammenarbeit der öffentlichen Verkehrsträger ist unabdingbar. Es sind integrierte Angebote zu schaffen, beispielsweise durch komfortable Übergänge zwischen Eisenbahn / Straßenbahn / Bus, kurze Umsteigezeiten, günstige Beförderungsentgelte sowie die Verknüpfung mit dem MIV, etwa durch günstig gelegene Park-and-Ride-Plätze.

Nutzerfreundliche Fahrgastinformations- und Bediensysteme steigern die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs. Diese Servicequalität für die Kunden ist zu verbessern. Dem erhöhten Sicherheitsbedürfnis insbesondere älterer Menschen und Personen mit Mobilitätseinschränkungen in Bussen und Bahnen ist Rechnung zu tragen. Kameraüberwachungssysteme in Fahrzeugen und an Haltestellen sind dafür besonders geeignet. Zug- und Busbegleiter können dem ebenfalls entsprechen.

2.2 Raumplanung und Verkehrsplanung

Strategien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit müssen bereits dort ansetzen, wo Verkehr entsteht. Raum- und Verkehrsplanung sollen deshalb so gestaltet werden, dass in der Siedlungsentwicklung die räumliche Nähe von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Bildung und Erholung unterstützt wird. Auch auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit zielt die Umgestaltung des öffentlichen Raumes (Straßen, Wege, Plätze) in den historischen Stadtkernen. Im Zusammenhang mit intelligenten Verkehrsberu-

higungsmaßnahmen profitieren zum einen die schwächeren Verkehrsteilnehmer und zum anderen der motorisierte Innenstadtverkehr.

Bis zum Jahr 2020 wird für Mecklenburg-Vorpommern von einem Bevölkerungsrückgang von mehr als 13 Prozent im Vergleich zum Jahr 2003 ausgegangen. Gründe sind vor allem eine niedrige Geburtenrate sowie die Abwanderung vor allem junger Menschen. Durch den Ausbau des regionalen Straßennetzes und die Sicherung des Öffentlichen Personenverkehrs wird die Erreichbarkeit der Siedlungszentren gewährleistet.

2.3 Lkw- und Reisebus- Verkehr

Für die kommenden Jahre ist für Europa eine erhebliche Zunahme des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs prognostiziert worden. Durch Ost-Erweiterung der Europäischen Union und die Globalisierung der Wirtschaft werden insbesondere die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns ihre Umschlagszahlen erhöhen und damit das vorhandene Straßennetz für den landseitigen Gütertransport noch mehr als bisher in Anspruch nehmen. Für die Überwachung des gewerblichen Verkehrs ist die Zusammenarbeit zwischen der Polizei, dem Bundesamt für Güterverkehr und dem Landesamt für Gesundheit und Soziales zu intensivieren.

Seit 2006 sind in der Europäischen Union für neu zugelassene Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer Masse von mehr als 3,5 Tonnen sowie Busse mit mehr als acht Fahrgastplätzen digitale Kontrollgeräte vorgeschrieben. Ziel ist, die Kontrollmöglichkeiten hinsichtlich der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten deutlich zu optimieren, Möglichkeiten des Missbrauchs zu verringern und insgesamt einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit zu leisten.

Die Forderung der EU nach Verstärkung der Kontrollen sowohl auf der Straße als auch der Betriebe wird im Sinne eines Zuwachses an Verkehrssicherheit begrüßt und im Rahmen der personellen Möglichkeiten umgesetzt. Dabei steht auch der Schutz der Fahrer im Vordergrund, deren etwaige Verletzungen der Sozialvorschriften in den seltensten Fällen auf eigene Entscheidungen zurückzuführen sind.

Im Tourismusland Mecklenburg-Vorpommern ist der Reisebusverkehr von großer Bedeutung. Alle Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Bussen sind auszuschöpfen. Reisegruppen haben die Möglichkeit, sich vom Verkehrsunternehmen und vom Reiseveranstalter schriftlich die Einhaltung der Sozialvorschriften für das Fahrpersonal bestätigen zu lassen (z. B. Einsatz eines zweiten Fahrers). Damit wird die Verantwortlichkeit der Unternehmer gestärkt. Diese Möglichkeit sollte besonders von Schulklassen und Seniorengruppen stärker genutzt werden.

Alle Berufskraftfahrer des gewerblichen Personen- und Güterkraftverkehrs (im Personenverkehr seit dem 1.9. 2008, im Güterverkehr ab 1. 9. 2009) sind laut EU-Beschluss verpflichtet, neben der Fahrerlaubnis eine Berufskraftfahrerqualifikation nachzuweisen. Damit soll unter anderem ein Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit sowie zur Kraftstoffverbrauchsoptimierung geleistet werden.

2.4 Verkehrsregelung

Die Verkehrsteilnehmer haben sich im Straßenverkehr nach den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung zu richten. Dabei sind sie gehalten, die jeweilige Situation grundsätzlich aufgrund ihrer Erfahrungen und Kenntnisse selbst einzuschätzen und adäquat zu reagieren. Die periodische Überprüfung der Beschilderung der Straßen des Landes trägt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Die Akzeptanz von Verkehrsregelungen wird höher sein, wenn diese der konkreten Funktion und Nutzung sowie dem Gefahrenpotenzial der Straße entsprechen. Land und Kommunen bestimmen in Verkehrskonzeptionen über die vorhandenen Straßenverkehrsanlagen und leiten die Planung neuer Anlagen aus der Gesamtentwicklung ab. An verkehrsreichen Straßen sind Ampelphasen abhängig vom Verkehrsaufkommen zu schalten, um den Verkehr flüssig zu gestalten. Aus demselben Grund ist zu prüfen, ob die Abschaltung von Anlagen in verkehrsarmen Tageszeiten ohne Sicherheitsdefizite möglich ist.

2.5 Fahrzeugsicherheit – Fahrerassistenzsysteme, Tagfahrlicht

Voraussetzung für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr ist der ordnungsgemäße Fahrzeugzustand. Kraftfahrzeuge unterliegen nach der Straßenverkehr-Zulassungs-Ordnung der technischen Überwachung. Ob die Fahrzeughalter der Überprüfungspflicht wie vorgeschrieben nachkommen, wird im Rahmen der Verkehrsüberwachung kontrolliert.

Technischen Überwachungsorganisationen zufolge werden ältere nicht ordnungsgemäße Autos besonders bei jungen Fahrern vorgefunden, weil sie aufgrund eingeschränkter finanzieller Möglichkeiten beim Autokauf oftmals Abstriche an der technischen Sicherheit hinnehmen. Durch illegale Umrüstungen und mangelhafte Instandsetzungen entstehen zusätzlich Gefahren. Nach einer DEKRA-Umfrage von 2006 spart jeder zweite Fahrzeughalter an Wartung und Reparatur. Aktionen der Überwachungsorganisationen, der Automobilclubs und des Kraftfahrzeuggewerbes, die die kostenfreie oder kostengünstige Überprüfung der Fahrzeuge insbesondere junger Fahrer im Blick haben, werden ausdrücklich begrüßt.

Innovationen der Fahrzeugtechnik haben die Sicherheit von Fahrzeugen in den letzten Jahren verbessert. Die Information der Kraftfahrer über Neuerungen muss intensiviert werden. Das Wissen über Sicherheitstechnik, über Ergebnisse von Crash-Tests und Erkenntnisse der Unfallforschung können Kaufentscheidungen der Verbraucher zugunsten von sicheren Fahrzeugen beeinflussen. Dabei darf nicht vernachlässigt werden, dass auch diese Systeme ihre Grenzen haben. Eine den Straßenverkehrsbedingungen angepasste Fahrweise bleibt die Voraussetzung für die sichere Verkehrsteilnahme.

Das Fahren mit Tagfahrlicht kann insgesamt zu mehr Verkehrssicherheit beitragen. Es gilt als erwiesen, dass Fahrzeuge mit Licht eher und besser gesehen werden als Fahrzeuge ohne Licht. In Deutschland ist das Fahren mit Tagfahrlicht im Gegensatz zur Mehrzahl der europäischen Länder nicht vorgeschrieben. Dennoch empfiehlt beispielsweise der ADAC, auch am Tage das Licht einzuschalten. Auch Landtag und Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern haben sich dafür ausgesprochen. Initiativen, das Tagfahrlicht gesetzlich vorzuschreiben werden vom Land unterstützt.

Mecklenburg-Vorpommern setzt dabei auf intelligente und kraftstoffverbrauchsneutrale Lichtsysteme.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit tragen Aktionen der Polizei und der Verkehrswachen an Schulen bei, die auf die vorschriftsmäßige Ausrüstung von Fahrrädern zielen. Fahrräder unterliegen im Gegensatz zu Kraftfahrzeugen nicht der technischen Kontrollpflicht. Gefragt sind vor allen Dingen die Erziehungsberechtigten; sie sollten die Fahrräder ihrer Kinder regelmäßig kontrollieren und warten.

2.6 Systematisierung des Unfallgeschehens und Verkehrsschauen

Die Landesregierung misst den Unfallkommissionen große Bedeutung bei der Erkennung und Beseitigung von Unfallhäufungsstellen bei. In diesem Zusammenhang wird das Modellprojekt EUSka (elektronische Unfalltypensteckkarte) des Landkreises Ludwigslust auf das gesamte Land ausgeweitet.

Von den Straßenverkehrsbehörden werden unter Beteiligung der Straßenbaubehörden und der Polizei regelmäßige Verkehrsschauen durchgeführt. Sie sind für die Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht unabdingbar. Hierfür werden die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen vorgeschlagenen Intervalle als zweckmäßig angesehen.

3. Verkehrsweg Straße

3.1 Straßenplanung, -bau und -betrieb

Das oberste Ziel des Straßenneu- und -ausbaus ist die Verbesserung von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Ein Verkehrssicherheitsaudit – die externe Prüfung zur Ermittlung von möglichen Sicherheitsdefiziten – ist für die Planungsphase vorgeschrieben. So muss die zu bauende Straße nach Lage, Höhe, Querschnitt und Umfeld so gestaltet werden, dass der Straßenverlauf für die Verkehrsteilnehmer überschaubar, rechtzeitig erfassbar und eindeutig begreifbar wird. Sie soll die Benutzer dazu veranlassen, nur so schnell zu fahren, wie die Gegebenheiten es zulassen.

Autobahnen und Kraftfahrstraßen sind trotz der höheren Geschwindigkeiten die sichersten Straßen, bedingt durch Richtungstrennung, Kreuzungsfreiheit, getrennte Zu- und Abfahrten sowie Standstreifen oder Nothaltebuchten. Die Landesregierung strebt an, einen möglichst großen Teil des motorisierten Verkehrs auf diesen Straßen stattfinden zu lassen.

Die Verkehrssicherheit auf Landstraßen ist durch den Ausbau von Knotenpunkten, die Veränderung der Linienführung oder die Verbesserung der Fahrbahn und der Fahrbahnmarkierungen zu erhöhen. In der jüngeren Vergangenheit wurde die Anlage von Kreisverkehren für Knotenpunkte favorisiert, da sie die Verkehrssicherheit an Kreuzungen und Einmündungen wegen der geringen Fahrgeschwindigkeit deutlich erhöhen können. Dies wird, wo möglich, fortgesetzt. Komplexe Verkehrssituationen an Kreuzungen und Einmündungen müssen von Verkehrsteilnehmern früh erkennbar und begreifbar sein. Sinnvoll sind Abbiegespuren, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Lichtsignalanlagen als Querungshilfen sowie funktions- und nutzungsgerechte Vorrangregelungen.

Einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten Ortsumgehungen. Sie gestalten darüber hinaus den Verkehr fließender und entlasten die Ortschaften von Lärm und Abgasen. Ortsumgehungen haben deshalb abhängig von der Verfügbarkeit finanzieller Mittel einen hohen Stellenwert im Straßenneubauprogramm. Beim Ausbau der Ortsdurchfahrten ist der zügige Verkehrsfluss nicht das alleinige Ziel, sondern auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Zur Bekämpfung von besonders schweren bzw. besonders auffälligen Unfallhäufungen mittels baulicher Maßnahmen wird eine Prioritätenliste für das Land MV erarbeitet, die jährlich fortgeschrieben wird.

Die Landesregierung unterstützt Bemühungen der Kommunen, Verkehrsberuhigungen zu erreichen. Tempo-30-Zonen oder Spielstraßen, Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer sowie Aufpflasterungen und Fahrbahnversätze sind geeignete Maßnahmen, die Sicherheit auf Straßen beispielsweise in Wohngebieten zu erhöhen. Auch eine recht- und zweckmäßige Beschilderung trägt zur Sicherheit bei. Wegweiser müssen gewährleisten, dass ortsunkundige Verkehrsteilnehmer sich rechtzeitig orientieren und regelgerecht reagieren können.

Die Autobahn- und Straßenmeistereien haben eine große Verantwortung bei der Gewährleistung von Funktionsfähigkeit und Sicherheit der Straßen an jedem Tag des Jahres. Winterdienst sowie Baumschnitt und Grünflächenmähd, Reinigung von Fahrbahnen, Leiteinrichtungen und Parkplätzen sowie die Räumung nach Unwettern und Unfällen gehören zu ihren wichtigen Aufgaben. Durch regelmäßige Streckenkontrolle sind die Straßen – deren Zustand, die Sichtfelder sowie die Verkehrseinrichtungen und Verkehrszeichen – zu überprüfen. Bei Mängeln ist deren Beseitigung einzuleiten, so sind z. B. Straßenschäden nach Frostperioden oder Unwettern zu kennzeichnen und kurzfristig zu beheben.

3.2 Bahnübergänge

Im Land gibt es 890 Bahnübergänge. Mehr als die Hälfte davon sind mit Schranken oder Halbschranken ausgestattet. Die Bahnübergänge in Mecklenburg-Vorpommern stellen keine klassischen Punkte mit Unfallhäufungen dar, auch wenn Unfälle an Bahnübergängen oft spektakulärer als andere dargestellt werden. Verkehrsteilnehmer sollten sich Bahnübergängen wegen der besonderen Verkehrssituation jedoch prinzipiell aufmerksam nähern. Um Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten und zu erhöhen, wird angestrebt, im Rahmen der Möglichkeiten weitere Bahnübergänge mit Schrankenanlagen zu sichern oder Straßenunter- beziehungsweise -überführungen zu bauen.

3.3 Alleen

Mecklenburg-Vorpommern ist bekannt für seine prachtvollen Alleen. Der Schutz und die Pflege der Alleen haben hierzulande deshalb Verfassungsrang. Doch Alleen bieten auch ein besonderes Gefährdungspotential: Ein großer Teil der auf den Straßen des Landes Getöteten ist in Zusammenhang mit Baumunfällen zu beklagen. Deshalb sind Maßnahmen gegen Baumunfälle dort zu ergreifen, wo die Wahrscheinlichkeit von Baumunfällen hoch ist. So senken Geschwindigkeitsbegrenzungen und Überholverbote die Gefahr, von der Fahrbahn abzukommen. Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen verdeutlichen den Fahrbahnverlauf und Schutzplanken helfen die

Folgen eines Unfalls deutlich zu mildern. Das Netz der Straßen, das in der Alleenschau Mecklenburg-Vorpommern für die Ausstattung von Schutzplanken festgelegt wurde, ist zu vervollständigen. Die Umsetzung von Maßnahmen mittels Schutzplanken zur Minderung von schweren Unfallfolgen in baumbestandenen Straßen haben höchste Priorität.

Alleen sind auch Schwerpunkte der Verkehrsüberwachung. Insgesamt soll ein angemessenes Geschwindigkeitsniveau erreicht werden, um die Unfallschwere zu reduzieren. Umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit, zum Beispiel durch Verkehrssicherheitskampagnen, trägt zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer und zur Akzeptanz der Maßnahmen bei.

3.4 Radwege

Das Fahrrad ist in Mecklenburg-Vorpommern bedeutsam für Wege zwischen Wohnung und Schule, Ausbildungs- oder Arbeitsplatz, zum Einkaufen sowie in der Freizeit. Zunehmend entwickelt sich darüber hinaus der Fahrradtourismus. Aus Gründen des nachhaltigen Umweltschutzes ist die Verlagerung von Individualverkehr auf das Fahrrad wünschenswert. Daher ist ein Netz von Radwegen notwendig. Der Radwegeentwicklungsplan des Landes sieht die nachhaltige Verbesserung des Radwegesetzes vor. Wo Radfahrer gefährdet sind und die Häufigkeit des Radverkehrs es erfordert, werden sowohl in Ortsdurchfahrten als auch an Landstraßen Radwege angelegt. Die Landesregierung legt hierbei besonderes Augenmerk auf die Strecken, die regelmäßig als Schulweg mit dem Fahrrad genutzt werden. Priorität haben auch Strecken, auf denen der Alltagsverkehr stattfindet.

Im Rahmen landesweiter Verkehrssicherheitsaktionen soll das Thema Radfahren stärker berücksichtigt werden als bisher. Dabei wird vor allem auf Sicherheitsschwerpunkte gesetzt – verkehrssicherer Zustand des Fahrrades, Schutzhelm und auffällige Kleidung sowie rücksichtsvolles Fahrverhalten.

Zusammenfassung

Maßnahmen des Landes

- Bereitstellung der notwendigen Mittel für die Verkehrssicherheitsarbeit
- Stärkung der Mobilitätskompetenz der Bürger durch offensive Öffentlichkeitsarbeit
- Einsatz für die Ausweitung des Alkoholverbots auf alle Kraftfahrer
- Initiativen zur Qualitätssicherung der Fahrausbildung
- Impulse zur Ausweitung von Präventivprojekten für junge Fahrer
- Hilfe zur Verbesserung der verkehrsmedizinischen Beratung älterer Verkehrsteilnehmer
- Modellprojekt eines Verkehrstrainings für behinderte Menschen
- Verstärkung des Überwachungsdrucks zur Einhaltung der Verkehrsregeln
- Intensivierung der polizeilichen Anhaltekontrollen zur komplexen Kontrolle von Fahrzeugführern und Fahrzeugen
- Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs als Alternative zum Individualverkehr durch bedarfsgerechte Fortschreibung des ÖPNV-Landesplans

- Optimierung der Kontrollen der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten
- Überwachung der Berufskraftfahrerqualifikation
- Periodische Überprüfung der Beschilderung der Straßen
- Verbesserung der Arbeit der Unfallkommissionen durch die Einführung der elektronischen Unfalltypensteckkarte im ganzen Land
- Intensivierung der Verkehrssicherheitsaudits bei der Straßenplanung
- Erarbeitung und Fortschreibung einer Prioritätenliste für die Beseitigung von Unfallhäufungspunkten
- Umsetzung des Radwegeentwicklungsplans

Maßnahmen weiterer Akteure

- Fortführung und Weiterentwicklung von zielgruppenspezifischen Bundes- und Landesprojekten
- Verstärkung von Durchfahrtkontrollen durch kommunale Ordnungsbehörden
- Verbesserung der Erste-Hilfe-Ausbildung
- Entwicklung und Einführung nutzerfreundlicher Fahrgast- und Bediensysteme sowie von Sicherheitssystemen im öffentlichen Personennahverkehr
- Öffentlichkeitsarbeit zu Neuerungen in der Fahrzeugsicherheitstechnik
- Maßnahmen der Kommunen zur Verkehrsberuhigung
- Vervollständigung der Ausrüstung der in der Alleenschau des Landes festgelegten Straßen mit Schutzplanken