

UNTERRICHTUNG

durch die Landesregierung

**Konzept der Landesregierung zur Verkehrssicherheitsarbeit 2017 bis 2021 in
Mecklenburg-Vorpommern**

Vorwort

Mobilität trägt wesentlich zu unserem Wohlstand bei. Wir bewegen uns immer schneller und weiter. Mit der Globalisierung von Handel, Produktion und Dienstleistungen nimmt auch der weltweite Warenverkehr stetig zu. Ein funktionierendes Verkehrssystem ist die Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes. Es ist aber auch die Voraussetzung individueller Mobilität und damit für die berufliche Entfaltung und die soziale Teilhabe sowie ein Ausdruck persönlicher Freiheit.

Die Teilnahme am Verkehr birgt Gefahren für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist deshalb ein zentrales Ziel der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern. Ein wesentlicher Faktor ist dabei der Mensch. Denn Sicherheit im Verkehr kann nur dann verwirklicht werden, wenn sich alle, die am Verkehr teilnehmen, rücksichtsvoll und den Bedingungen entsprechend verhalten. Darüber hinaus müssen alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um die Verkehrssicherheit auf den Straßen zu erhöhen und so Unfälle soweit wie möglich zu vermeiden oder deren Folgen abzumildern. Unterstützung dafür gibt das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Es bildet den Rahmen und ist Leitfaden für die Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes bis zum Jahr 2020.

Auch wenn in den Jahren seit 2000 die Zahl der Verkehrstoten in Mecklenburg-Vorpommern deutlich zurückgegangen ist, kann dieses Ergebnis nur ein Zwischenschritt auf dem Weg zur „Vision Zero“ sein. Jede im Verkehr getötete Person ist eine zu viel. Verkehrssicherheitsarbeit ist daher eine Daueraufgabe, die alle betrifft und die deshalb auf möglichst breiter gesellschaftlicher Basis stehen muss.

Dieses Verkehrssicherheitskonzept enthält keine abschließende Darstellung zu aktuellen Debatten einzelner Verkehrssicherheitsthemen. Vielmehr sind Aufklärung, Sensibilisierung und Vorbeugung das Ziel präventiver Verkehrssicherheitsarbeit. Hierfür setzt sich die Landesregierung zusammen mit vielen Partnern im Land im Rahmen der Verkehrssicherheitskommission ein. Das Verkehrssicherheitskonzept zeigt hierzu Wege auf.

**Minister für Energie, Infrastruktur
und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern**

**Minister für Inneres und Europa
Mecklenburg-Vorpommern**

Inhaltsverzeichnis		Seite
Vorwort		2
A Ziel und Leitlinien		4
1. Ziel		4
2. Leitlinien		4
B Situation		5
1. Unfallentwicklung		5
2. Partner der Verkehrssicherheitsarbeit		8
C Handlungsfelder		10
1. Der Mensch im Verkehr		10
1.1 Kinder im Straßenverkehr		10
1.2 Fahranfängerinnen und Fahranfänger, Jugendliche und junge Erwachsene		12
1.3 Radfahrerinnen und Radfahrer		13
1.4 Ältere Menschen		14
1.5 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer mit Behinderungen		14
1.6 Verkehrsüberwachung		15
1.7 Rettungsdienst		16
1.8 Erste Hilfe Fortbildung		16
2. Verkehr im Lebensumfeld		16
2.1 Gewerblicher Kraft- und Omnibusverkehr		17
2.2 Verkehrsregelung		18
2.3 Fahrzeugsicherheit - Fahrerassistenzsysteme		18
2.4 Systematisierung des Unfallgeschehens und Verkehrsschauen		18
3. Verkehrsweg Straße		19
D Zusammenfassung		20

A Ziel und Leitlinien

1. Ziel

Die Teilnahme am Straßenverkehr ist mit einem Risiko verbunden, für das in aller Regel der Mensch verantwortlich ist. Die Verkehrssicherheitsarbeit der Landesregierung ist darauf gerichtet, das Risiko für Leib und Leben trotz steigenden Verkehrsaufkommens zu verringern und Verkehrsunfälle, insbesondere solche mit schweren Folgen, soweit wie möglich zu verhindern. Mecklenburg-Vorpommern unterstützt die Ziele des nationalen Verkehrssicherheitsprogramms 2011 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Dies gilt insbesondere für das quantitative Ziel, die Zahl der Verkehrstoten um 40 Prozent bis 2020 - ausgehend von den Zahlen für 2010 - zu reduzieren. Maßnahmen zur Unfallprävention können am besten gelingen, wenn sie mit der strikten Einhaltung der Verkehrsvorschriften und dem notwendigen Maß an Rücksichtnahme durch die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer einhergehen.

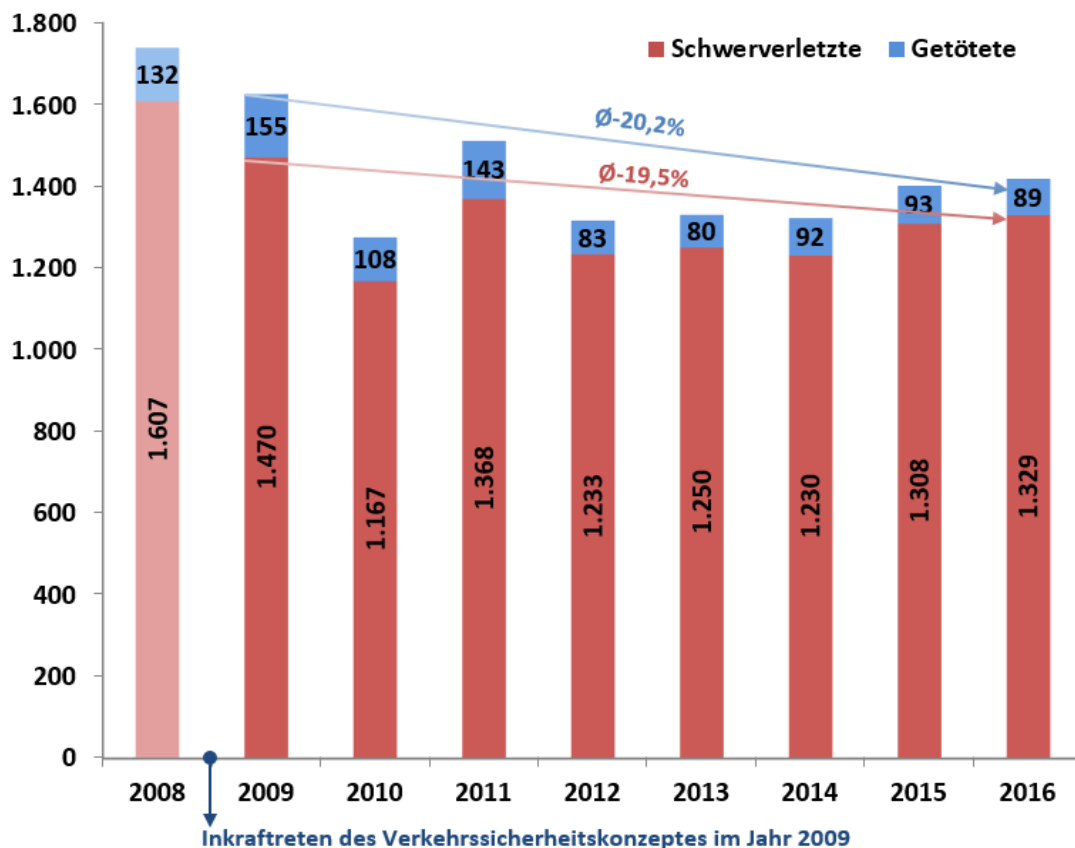
2. Leitlinien

- Die Aktionen der Verkehrssicherheitsarbeit zielen auf ein partnerschaftliches, rücksichtsvolles und den Bedingungen angepasstes Verhalten auf den Straßen.
- Null Toleranz gegenüber Rasen, Drängeln, Ausbremsen und anderem verkehrsgefährdenden Verhalten!
- Null Toleranz gegenüber Alkohol und Drogen im Straßenverkehr!
- Verkehrserziehung und -aufklärung beginnen im frühen Kindesalter und werden konsequent nach dem Prinzip des lebenslangen Lernens fortgesetzt.
- Die Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen bildet aufgrund ihres besonderen Risikopotenzials einen Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit.
- Den Schutz besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer - Kinder, Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen, ältere Menschen - gilt es vorrangig zu verbessern.
- Bei der Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzeptes des Landes sollten alle Maßnahmen und Projekte generationsübergreifend und behindertengerecht gedacht und gestaltet werden, sodass sie im Idealfall für alle Zielgruppen gleichermaßen nutzbar sind.
- Prävention und Repression werden weiter verzahnt (zum Beispiel Kontrollen vor Schulen und Kindergärten).
- Die Verkehrsinfrastruktur ist im Bedarfsfall und im Übrigen in regelmäßigen Abständen darauf zu überprüfen, ob ausreichende Maßnahmen zur Unfallvermeidung getroffen worden sind.

B Situation

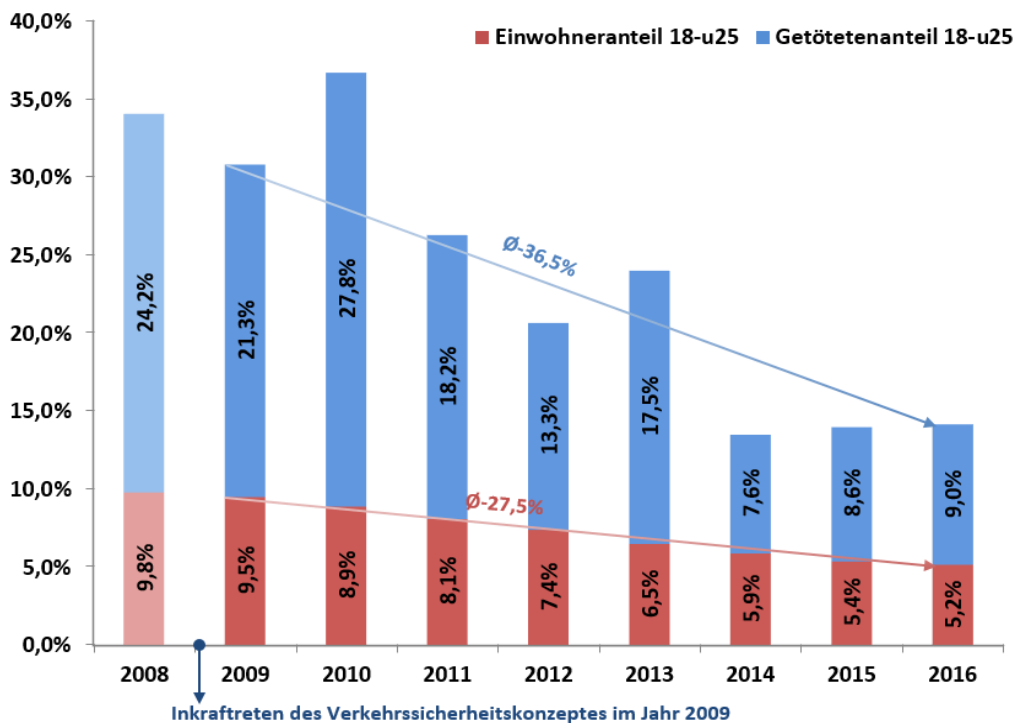
1. Unfallentwicklung

Eine nachhaltige und deutliche Senkung der schweren Personenschäden bei Straßenverkehrsunfällen war das erklärte Hauptziel des Verkehrssicherheitskonzepts der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern ab dem Jahr 2009. Die Zahl der Menschen, die auf den Straßen Mecklenburg-Vorpommerns bei Verkehrsunfällen starben, ist in diesem Zeitraum durchschnittlich um 20,2 Prozent gesunken und in den vergangenen fünf Jahren deutlich unter der 100-Marke geblieben. Seit dem Inkrafttreten dieses Konzepts ist auch die Zahl der Schwerverletzten insgesamt um durchschnittlich 19,5 Prozent zurückgegangen.

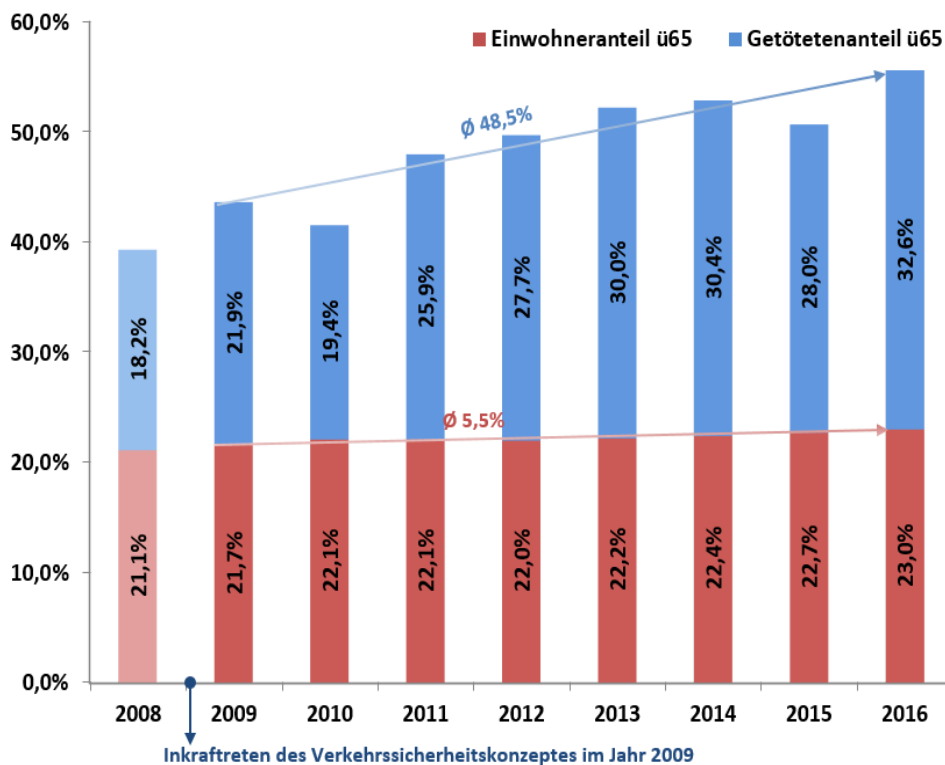


Grafik: Entwicklung der Getöteten und Schwerverletzten in M-V in den Jahren 2008 - 2016

Nach wie vor sind junge Fahrerinnen und Fahrer im Straßenverkehr überproportional gefährdet. Im Jahr 2016 starben acht junge Fahrerinnen und Fahrer. Im Vergleich zum Vorjahr war damit die Zahl der Getöteten in dieser Altersgruppe unverändert. Damit nehmen junge Fahrerinnen und Fahrer einen Anteil von 9 Prozent in der Getötetenstatistik bei einem Bevölkerungsanteil von 5,2 Prozent ein.



In der Bevölkerungsgruppe der über 65-Jährigen wurden 29 Personen im Jahr 2016 im Straßenverkehr getötet. Das sind fast 33 Prozent der insgesamt getöteten Personen im Straßenverkehr in 2016 in Mecklenburg-Vorpommern bei einem Bevölkerungsanteil von knapp 23 Prozent.



Bei den sogenannten Disco-Unfällen verunglückten im vergangenen Jahr zwei Personen tödlich und 19 wurden schwer verletzt. 2009 starben noch 14 junge Leute im Alter von 16- bis 25 Jahren und 81 verletzten sich schwer.

Trotz der in der jüngeren Vergangenheit forcierten Ausstattung großer Alleinabschnitte mit Schutzplanken starben im Durchschnitt der letzten fünf Jahre immer noch circa 28 Prozent der Verunglückten bei Unfällen mit Baumberührungen.

Die Hauptunfallursachen der Unfälle mit Personen- und bedeutendem Sachschaden sind nach wie vor Missachtung der Vorfahrt, zu hohe Geschwindigkeit, Alkohol, unangemessen kurzer Abstand und Fehler beim Überholen.

Das Begleitete Fahren ab 17 Jahren (BF 17) ist in Mecklenburg-Vorpommern seit dem 25.11.2006 aufgrund einer Landesverordnung über die Erprobung des „Begleiteten Fahrens ab 17 Jahre“ möglich. Mecklenburg-Vorpommern nahm als 13. Bundesland an dem Modellversuch teil. Seit dem 01.01.2011 ist das BF17 gedeckt durch eine bundesweit gültige Rechtsänderung im Fahrerlaubnisrecht. In der Zeit vom 25.11.2006 bis 31.12.2016 haben 41.239 Bewerberinnen und Bewerber über BF17 in den Klassen B/BE ihre Fahrerlaubnis erteilt bekommen.

Jahre	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
15-u18	0	0	0	0	0	1	3	2	1
18-u25	32	33	30	26	11	14	7	8	8

Quelle: Getötete nach Altersgruppe aus Statistik des Ministeriums für Inneres und Europa M-V

	Als Beteiligte					Als Verursacher				
	VU mit Pers. Schaden	Tote	Schwer- verletzt	Leicht- verletzt	VU mit Sach- schaden	VU mit Pers. Schaden	Tote	Schwer- verletzt	Leicht- verletzt	VU mit Sach- schaden
2008	2	1	0	1	12	2	1	0	1	9
2009	3	0	1	3	6	2	0	1	1	3
2010	0	0	0	0	5	0	0	0	0	2
2011	0	0	0	0	8	0	0	0	0	6
2012	1	0	0	1	10	0	0	0	0	5
2013	0	0	0	0	8	0	0	0	0	6
2014	3	0	0	4	6	2	0	0	2	4
2015	3	0	0	7	0	0	0	0	0	0
2016	3	0	1	2	0	0	0	0	0	0

VU = Verkehrsunfall

Quelle: BF 17 (Statistik des Ministeriums für Inneres und Europa Mecklenburg-Vorpommern)

2. Partner der Verkehrssicherheitsarbeit

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

Verkehrssicherheitskommission

Die Verkehrssicherheitskommission koordiniert die Verkehrssicherheitsarbeit im Land. Sie setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Landesregierung (Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung, Ministerium für Inneres und Europa, Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur und Ministerium für Soziales, Integration und Gleichstellung), der Landesverkehrswacht, des Fahrlehrerverbandes und der Unfallkasse zusammen. Die Landesunfallkommission sowie Kammern und Verbände werden in die Arbeit der Kommission einbezogen.

Öffentliche Mittel und finanzielle Unterstützung von privaten Unternehmen sichern eine kontinuierliche Arbeit der Kommission. Das Land ist bestrebt, auch in Jahren mit angespannter Haushaltssituation die Förderung der Verkehrssicherheitsarbeit auf hohem Niveau zu halten. Die Verkehrssicherheitskommission spricht Empfehlungen für den Einsatz der verfügbaren Landesmittel aus.

Verkehrswachten

Die Landesverkehrswacht (LVW) Mecklenburg-Vorpommern ist als gemeinnütziger Verein ein wichtiger Partner 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 einen Zuschuss als institutionelle Förderung und darüber hinaus Mittel für die Projektförderung.

Die regionalen Verkehrswachten setzen die Projekte der LVW in ihren Einzugsbereichen um und veranstalten zahlreiche eigene Verkehrssicherheitsaktionen. Die regionalen Verkehrswachten arbeiten in der Regel ehrenamtlich, die Förderung aus dem Landeshaushalt erfolgt projektbezogen.

Landespolizei

Die Landespolizei erfüllt gemeinsam mit den kommunalen Ordnungsbehörden 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. Diese entfaltet sowohl präventive als auch repressive Wirkungen. Daneben unterstützen Präventionsberaterinnen und Präventionsberater der Landespolizei die vorschulische, schulische und außerschulische Verkehrssicherheitsarbeit. Bei Kindern im Vor- und Grundschulalter wird auch die Polizeipuppenbühne und die Polizeisymphiefigur Möwe Klara eingesetzt. In Seniorengruppen wird über verkehrsrechtliche Änderungen sowie Methoden und Wissen zum sicheren Bewegen im Verkehr informiert.

Verkehrsunfallkommissionen

Die Unfallkommissionen auf Landes- und Kreisebene sind die entscheidenden Gremien zur Beseitigung von Unfallhäufungen. Unfallkommissionen haben die Aufgabe, die Bereiche im Straßennetz zu erkennen (Führen einer elektronischen Unfalltypenkarte), in denen sich Unfälle häufen (sogenannte Unfallhäufung), das Unfallgeschehen zu analysieren und geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Unfallhäufung festzulegen. Sie überwachen die Umsetzung der Maßnahmen und prüfen anschließend deren Wirksamkeit.

Fahrlehrerverband

Der Fahrlehrerverband ist der Interessenvertreter der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer des Landes. Sie tragen eine große Verantwortung bei der Vorbereitung insbesondere junger Menschen und Seniorinnen und Senioren auf die spezifischen Anforderungen der 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 zur und von der Kindertagesstätte beziehungsweise zur oder von der Schule einen Unfall, trägt die Unfallkasse die Heilbehandlungs- und Rehabilitationskosten.

Organisationen und Medien

Die enge Zusammenarbeit mit Automobilclubs, Motorsportverbänden, Interessenvertretungen der motorisierten Zweirad- und Fahrradfahrenden, des Landesseniorenbeirates, der Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr und den amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen und vielen anderen soll fortgesetzt werden. Um das Thema Verkehrssicherheit im öffentlichen Bewusstsein zu halten, bedarf es einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit. Diese gelingt nur mit Hilfe der Medien. Die Medien leisten einen wichtigen Beitrag für die Verkehrssicherheit, indem sie über die Darstellung einzelner Verkehrsunfälle hinaus durch geeignete Beiträge und Aktionen zum partnerschaftlichen, rücksichtsvollen und regelgerechten Verhalten im Straßenverkehr beitragen. Die Partnerschaft zu den Medien ist zu pflegen und bei Schwerpunktthemen zu intensivieren.

C Handlungsfelder

1. Der Mensch im Straßenverkehr

1.1 Kinder im Straßenverkehr

Unfälle mit Kindern sind zum Teil die Folge kindlicher Unerfahrenheit und zum Teil passieren sie durch das Fehlverhalten Erwachsener, 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 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.

Das gilt beispielsweise für das verkehrssichere, regelkonforme Überqueren der Fahrbahn und von Bahnübergängen, für die verkehrssichere Ausgestaltung des Fahrrades einschließlich ausreichender Beleuchtung, Nutzung technischer Geräte wie Smartphone oder Tablets am Steuer oder Lenker, fehlende oder falsche Rückhaltesysteme bis hin zum Aussteigenlassen von Kindern in Verbotsbereichen, auf der falschen Straßenseite oder in den fließenden Verkehr hinein. Sie sollen sich daher noch besser ihrer eigenen Pflichten und Sorgen zugunsten der Kinder bewusst werden und weiterhin dabei unterstützt werden, ihren Nachwuchs systematisch und altersgemäß an die Verkehrsteilnahme heranzuführen.

Bestehende Konzepte und Projekte sind möglichst flächendeckend umzusetzen und neu oder weiterzuentwickeln. Unterstützt wird die elterliche Verkehrserziehung 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 werden in Vorbereitung auf die Einschulung Schulwegpläne erarbeitet und jährlich aktualisiert. Erziehungsberechtigte, Lehrerinnen und Lehrer, die Straßenverkehrsbehörden und die Landespolizei sind einzubeziehen. Zuständig für Schulwegpläne sind die Schulverwaltungsämter der Landkreise und kreisfreien Städte sowie der großen kreisangehörigen Städte. Für den Einsatz an besonders gefährlichen Stellen werden Schülerlotsinnen und Schülerlotsen sowie Buslotsinnen und Buslotsen 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 Schülerinnen und Schüler erforderlich, die teilweise mit dem Fahrrad längere Wege zurücklegen. Zum sicheren Schulweg gehört die Erhöhung der Sicherheit an und auf dem Weg zu Bus- und Bahnhaltstellen und im Schulbus. Schulungen des Fahrpersonals sowie Informations- und Aufklärungsmaßnahmen für Schülerinnen, Schüler und Eltern dienen diesem Ziel, ebenso die baulichen und verkehrsregelnden Veränderungen an Haltestellen.
- **Kindersicherheit im Auto.** Viele Kinder legen den Weg zur Kindertageseinrichtung und wieder nach Hause im elterlichen Auto zurück. Über 70 Prozent aller Kinder unter sechs Jahren, die im Straßenverkehr verunglücken, werden im Auto ihrer Eltern getötet oder verletzt. Die Information über diese Gefährdung, über die richtige Kindersicherung sowie deren Kontrolle sind zu verstärken. Mit der im Jahr 2014 landesweit begonnenen Landstraßenplakat- und Kontrollaktion „100 % geschnallt?! - Kinder in MV“ soll beispielhaft über die Notwendigkeit der konsequenten Nutzung von Rückhaltesystemen und Kindersitzen informiert werden.
- **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.** Die Gestaltung der schulischen Verkehrserziehung ist im Schulgesetz und in der Verwaltungsvorschrift zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an den allgemeinbildenden und beruflichen Schulen in der jeweils gültigen Fassung geregelt. Sie ist kein eigenständiges Unterrichtsfach, sondern fächerintegrierte und fachübergreifende Aufgabe der Schule. In der Grundschule erfolgt die Verkehrserziehung im Rahmen des Sachunterrichtes. Ab der Jahrgangsstufe 5 ist sie fachübergreifend zu unterrichten. Ihr Ziel ist es, die für eine reflektierte und verantwortliche Teilnahme in der Verkehrswirklichkeit erforderlichen Kompetenzen bei den Kindern und Jugendlichen zu entwickeln. Für die inhaltliche Umsetzung der Verkehrserziehung sind Fachberaterinnen und Fachberater an den staatlichen Schulämtern eingesetzt. Diese sollen die Fortbildung der Verkehrslehrerinnen und Verkehrslehrer in den Schulen organisieren und durchführen.

- **Die Radfahrausbildung.** In der 3. und 4. Klasse steht die Radfahrausbildung auf dem Stundenplan. Die Jugendverkehrsschulen und die Landespolizei unterstützen diese. Ziel ist das realitätsnahe Trainieren und das Erlernen richtigen Verhaltens auf der Straße. Die Befähigung zur selbstständigen Teilnahme im Straßenverkehr sollte am Ende der Ausbildung im öffentlichen Verkehrsraum gewährleistet sein. Gerade hier kommt den Eltern nicht nur eine wichtige Vorbildfunktion, sondern auch eine besondere Kontroll- und Hinweisfunktion zu. Zudem werden Eltern auch weiterhin als ehrenamtliche Unterstützer der Schulaktivitäten im öffentlichen Verkehrsraum gebraucht.

1.2 Fahranfängerinnen, Fahranfänger, Jugendliche und junge Erwachsene

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

Die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer haben direkten Einfluss auf Fahranfänger. In der Fahrausbildung vermitteln sie mit dem erforderlichen Regelwissen und den fahrpraktischen Kenntnissen das Know-how für verantwortungsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr. Hierbei kommt es auch auf die psychologischen Aspekte des Fahrens und der Gefahrenwahrnehmung an, denen, soweit noch nicht geschehen, in der Ausbildung entsprechende Bedeutung zuzumessen ist. Das gilt beispielsweise für die Aufklärung über die besonderen Gefahren von Alleen. Eine wichtige Aufgabe für die Verkehrssicherheitsarbeit sind auch Initiativen zur Weiterentwicklung und Qualitätssicherung der Fahrausbildung.

Das Verhalten der 16- bis unter 25-Jährigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ist entwicklungsbedingt oft problematisch. Es ist jugendtypisch geprägt durch mangelnde Reife und fehlende Fahrroutine, 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 Menschen 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 gemeinsame Verkehrssicherheitsinitiative „Fifty-Fifty-Taxi“, die von staatlichen und privaten Trägern initiiert und finanziert wird. Mit diesen Tickets können junge Leute an Wochenenden und Feiertagen abends und nachts zum halben Preis Taxi fahren. Die Nachfrage verdeutlicht die große Akzeptanz dieser Mobilitätsvariante: Seit Beginn der Aktion wurden Tickets im Wert von insgesamt 1,2 Millionen Euro verkauft. Verlässliche Partner, wie Antenne MV, Taxi-Genossenschaft Rostock und AOK Nordost haben mit dazu beigetragen, dass sich das Fifty-Fifty-Taxi zu einer Erfolgsgeschichte entwickelt hat.

Die Landesregierung wird sich auch künftig für das Fifty-Fifty-Taxi engagieren und die Akzeptanz der Tickets bei Taxifahrern in Mecklenburg-Vorpommern durch geeignete Maßnahmen stärken. 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 junger Menschen zu entwickeln und zu stärken. Im Jahr 2013 wurde landesweit CrashKurs MV, ein Präventionsangebot der Landespolizei Mecklenburg-Vorpommern und der Verkehrssicherheitskommission gestartet. Die vor- und nachbereiteten circa 1,5-stündigen Großveranstaltungen folgen inhaltlich der Rettungskette bei einem Verkehrsunfall. Polizei, Feuerwehr, Notarzt, Notfallseelsorger und Eltern von Verunglückten verdeutlichen Jugendlichen vor allem in Beruflichen Schulen und der Sekundarstufe II in Gymnasien anhand von Unfällen aus ihrer Region unmissverständlich, dass fast hinter jedem Verkehrsunfall ein Regelverstoß steckt: zu hohe oder nicht angepasste Geschwindigkeit, Alkohol und andere Drogen, Telefonieren oder andere Nutzung von Smartphone oder Tablet. Zwei Monate nach dem Crash-Kurs MV kann die Schule zur Nachhaltigkeit einen Aktionstag „Junge Fahrer“ buchen, der gemeinsam mit weiteren Partnern gestaltet wird.

Einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr leistet das Verkehrssicherheitstraining für Führerscheininhaberinnen und Führerscheininhaber. Neben den bestehenden mobilen Angeboten soll geprüft werden, ob das Sicherheitstraining auf einem fest zu nutzenden Übungsplatz durchgeführt werden kann. Hierzu bedarf es neben der erforderlichen Fläche und deren Ausstattung, eines geeigneten Betreibers und einer noch darzustellenden Finanzierung. Das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung beabsichtigt, dazu eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben.

1.3 Radfahrerinnen und Radfahrer

Fahrrad und Pedelec sind 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. In Mecklenburg-Vorpommern wurden im Jahr 2016 1.715 Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrerinnen und Radfahrern verzeichnet. Im Vergleich zum Jahr 2008 bedeutet dies eine Senkung um 4,5 Prozent. Diese Zahl stellt jedoch bei Weitem nicht den allgemeinen Trend bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden dar (-13,8 Prozent). Ziel ist es, neben der regelgerechten und verkehrssicheren Radverkehrsführung an allen Straßen, auch im innerstädtischen Bereich, den Bau von straßenbegleitenden Radwegen an viel befahrenen Bundes- und Landesstraßen zu intensivieren; hierzu bietet der Integrierte Landesverkehrsplan entsprechende Hinweise.

Im Rahmen landesweiter Verkehrssicherheitsaktionen soll das Thema Radfahren stärker berücksichtigt werden als bisher. Dabei wird vor allem auf Sicherheitsschwerpunkte gesetzt - Vermitteln von Verkehrsregeln, verkehrssicherer Zustand des Fahrrades, Schutzhelm, insbesondere bei Kindern, und auffällige Kleidung sowie rücksichtsvolles Fahrverhalten. Das Kursangebot, insbesondere zu sicherem Umgang mit Pedelecs, ist zu erweitern.

1.4 Ältere Menschen im Straßenverkehr

Der Anteil der am Straßenverkehr teilnehmenden älteren Menschen wird sich aufgrund der demografischen Entwicklung in Mecklenburg-Vorpommern deutlich erhöhen. In Folge dessen wird es künftig mehr ältere Menschen geben, die als Kraftfahrer, Fahrer von Pedelecs, Radfahrer, zu Fuß Gehende und Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs aktiv am Verkehrsalltag teilnehmen werden. Für immer mehr Menschen, insbesondere in den ländlichen Regionen unseres Landes spielt die eigene Mobilität und damit die Möglichkeit einer langen Teilnahme und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben eine außerordentliche Rolle.

Unbestritten ist der Einfluss zunehmenden Alters auf das Fahrverhalten. Faktoren wie längere Reaktionszeiten, nachlassende Seh- und Hörfähigkeit, Einschränkungen der Beweglichkeit sowie der Einfluss von Medikamenten können zu Einschränkungen beim sicheren Führen eines Fahrzeugs und bei der Teilnahme am Straßenverkehr führen. Viele ältere Menschen stellen ihr Verhalten im Straßenverkehrsalltag vorbildlich darauf ein. Betrachtet man die Unfallverursacherstatistik sind über 65-Jährige keine auffällige Gruppe.

Bei der Umsetzung des Konzeptes sollte im Rahmen einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit und mit entsprechenden Angeboten, z. B. über den Fahrschullehrerverband, die Eigenverantwortung der älteren am Straßenverkehr Teilnehmenden in Bezug auf ihre Fahrtauglichkeit und auf die Verantwortung gegenüber anderen sensibilisiert sowie der sichere Umgang mit Fahrassistenzsystemen vermittelt werden. Die Zusammenarbeit mit dem Landessenorenbeirat und den regionalen Seniorenbeiräten/-vertretungen sollte verstärkt werden, um die Kompetenzen und Erfahrungen bei verkehrsrelevanten Entscheidungen wie z. B. der Ausgestaltung von Verkehrswegen, der Gestaltung von Haltestellen und der Linienführung des ÖPNV zu nutzen.

Durch die Inanspruchnahme entsprechender Beratungen und durch ein gezieltes Training können ältere am Straßenverkehr teilnehmende Personen ihre eigene Mobilität erhalten und eventuelle Defizite durch Kompensationsmöglichkeiten sicher ausgleichen. Sie sollen sensibilisiert werden, ihr Seh- und Reaktionsvermögen regelmäßig freiwillig untersuchen zu lassen. Die Möglichkeit freiwilliger Mobilitätschecks sollte stärker als bisher öffentlich propagiert werden. Das Bundesprogramm „Mobil bleiben - aber sicher“ wird mit einem Landesprojekt unteretzt. Dafür werden finanzielle Mittel aus dem Landeshaushalt für Maßnahmen zur Verkehrsaufklärung bereitgestellt.

1.5 Menschen mit Behinderungen im Straßenverkehr

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. Vor dem Hintergrund der UN-Behindertenrechtskonvention kommt dabei der Förderung der Mobilität von Menschen mit Behinderungen ein besonderer Stellenwert zu. Dabei stehen die Aspekte Verkehrstechnik und Pädagogik im Vordergrund. Der Straßenverkehr ist barrierefreier und kommunikationsfreundlicher zu gestalten. Menschen mit Behinderungen sind durch eine adäquate Mobilitätsbildung auf die Teilnahme am Straßenverkehr vorzubereiten.

Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsräume sind die besonderen Bedürfnisse der Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen. 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 Straßenverkehr teilzunehmen. Sie sollen dabei unterstützt werden, Verkehrssituationen zu durchschauen und angemessen zu reagieren. Das Verkehrstraining in Werkstätten für Menschen mit Behinderung soll weiter intensiviert werden. Die Sicherheit von Menschen mit Behinderungen im Straßenverkehr hängt darüber hinaus stark vom Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ab. Besonderes Augenmerk und Rücksichtnahme gegenüber Menschen mit Hör-, Seh- oder geistigen Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen wird deshalb von allen am Verkehr Teilnehmenden gefordert. Dafür werden finanzielle Mittel aus dem Landeshaushalt für Maßnahmen zur Verkehrsaufklärung bereitgestellt. Zur weiteren Umsetzung der Verkehrssicherheit von Menschen mit Behinderungen sollten deren Erfahrungen und Kompetenzen durch die Zusammenarbeit mit ihren Vereinen und Verbänden und der kommunalen Behindertenbeauftragten und -beiräte bei verkehrsrelevanten Entscheidungen genutzt werden.

1.6 Verkehrsüberwachung

Das Land Mecklenburg-Vorpommern möchte die Verkehrssicherheit durch die gemeinsame Überwachung in der Verantwortung von Landespolizei und Ordnungsbehörden mit abgestimmten präventiven und repressiven Maßnahmen gleichermaßen erhöhen. Die hohe Wahrscheinlichkeit, dass Regelverstöße entdeckt werden, soll die am Verkehr Teilnehmenden zu regelkonformem Verhalten veranlassen. Für die Wirksamkeit ist es zudem unabdingbar, festgestellte Zuwiderhandlungen konsequent zu verfolgen und zu ahnden.

Durch Verkehrsüberwachung mit moderner Technik wie Geschwindigkeitsmessungen, Überwachung des lichtzeichengeregelten Straßenverkehrs (Rotlichtüberwachung), der Einhaltung des Sicherheitsabstandes, der Überholverbote, der Regelungen des ruhenden Verkehrs sowie mit Alkohol- und Drogenkontrollen werden Verkehrsverstöße erkannt. Der Einsatz moderner digitaler Verkehrsüberwachungstechnik bei Landespolizei und Ordnungsbehörden gewährleistet eine effektive und zeitnahe Ahndung festgestellter Ordnungswidrigkeiten. Gezielte Öffentlichkeitsarbeit soll die am Straßenverkehr Teilnehmenden für die Gefahren durch Verkehrsverstöße sensibilisieren und daran erinnern, dass Maßnahmen der Verkehrsüberwachung in erster Linie der Vermeidung von Verkehrsunfällen und damit dem Schutz von Gesundheit und Leben dienen. 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 führt zur Festlegung der Kontrollmaßnahmen an Unfallhäufungen. Polizeiliche Dienstfahrzeuge mit Videoüberwachungstechnik ermöglichen eine flexible Überwachung des Straßenverkehrs. Die Landespolizei setzt vorrangig auf Anhaltekontrollen, denn diese ermöglichen komplexe Kontrollen von Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführern sowie deren Fahrzeugen und führen den Angehaltenen ihr mögliches Fehlverhalten unmittelbar vor Augen. Die Ordnungsbehörden der Kommunen werden ihrerseits weiterhin schwerpunktmäßig Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen mit mobiler und ortsfester Technik durchführen.

1.7 Rettungsdienst

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 vor Ort. Um die am Verkehr Teilnehmenden 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 in empfohlenen Unterrichtsmodulen zur Ersten Hilfe dafür sensibilisiert werden, dass sie ihr Selbstbewusstsein stärken und ihre Hemmschwellen für ein sicheres und schnelles Vorgehen mindern, um im Notfall mit ihren erworbenen Fähigkeiten Leben retten zu 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 107 Rettungswachen und 58 Notarztstandorten (Stand: Ende Dezember 2014) über ein flächendeckendes Netz zur notfallmedizinischen Versorgung. Die durchgängig gute Ausstattung der Rettungsfahrzeuge und Rettungshubschrauber muss im Rahmen der Möglichkeiten beibehalten und bei Bedarf dem Stand der Technik und der medizinischen Wissenschaft angepasst werden. Mit den Vorgaben im Rettungsdienstgesetz Mecklenburg-Vorpommern normiert das Land einen hohen Standard im Bereich des Rettungswesens.

1.8 Erste Hilfe Fortbildung

Bei der Mehrheit der deutschen Autofahrerinnen und Autofahrer liegt nach Angaben des Deutschen Roten Kreuzes (DRK) der Erste-Hilfe-Kursus mehr als zehn Jahre zurück. Für die meisten Schwerverletzten entscheiden die ersten Minuten nach einem Verkehrsunfall über Leben und Tod. Rund zehn Prozent der tödlich Verunglückten könnten jährlich durch Erste Hilfe gerettet werden. Es ist also von entscheidender Bedeutung, dass möglichst alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ihr Wissen in Erster Hilfe auffrischen und von den bestehenden Angeboten Gebrauch machen.

2. Straßenverkehr im Lebensumfeld

Straßenverkehr betrifft uns alle. Jeder von uns nimmt am Straßenverkehr teil, sei es mit dem Auto, mit dem Fahrrad oder zu Fuß. Jeder ist zunächst selbst dafür verantwortlich, jederzeit die Voraussetzungen für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr zu gewährleisten. Eine Teilnahme am Straßenverkehr unter Einfluss von Alkohol und Drogen sowie berauschenden Mitteln und Medikamenten im Allgemeinen sind damit grundsätzlich nicht vereinbar. Sie reduzieren die Wahrnehmungsfähigkeit sowie Reaktionsgeschwindigkeit und erhöhen meist die Risikobereitschaft. Das damit einhergehende Gefährdungspotenzial ist insbesondere beim Führen von Kraftfahrzeugen signifikant. Die Landesregierung tritt für eine Null Promille Grenze beim Führen eines Kraftfahrzeuges und eine konsequente Überwachung der geltenden Regeln ein.

2.1 Gewerblicher Kraft- und Omnibusverkehr

Für die kommenden Jahre wird unter Berücksichtigung der Verkehrsprognosen des Bundes ein leichter Anstieg des gewerblichen Güterverkehrsaufkommens in Mecklenburg-Vorpommern erwartet. Insbesondere werden die Häfen im Land Mecklenburg-Vorpommern ihre Umschlagszahlen erhöhen und damit das vorhandene Straßennetz für den landseitigen Gütertransport noch mehr als bisher in Anspruch nehmen. Die Lkw-Unfälle haben insgesamt einen geringen prozentualen Anteil an allen Verkehrsunfällen. Allerdings sind die Folgen aufgrund der hohen bewegten Massen für alle Beteiligten oftmals gravierend. Für die Überwachung des gewerblichen Verkehrs ist die Zusammenarbeit zwischen der Landespolizei, dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) und dem Landesamt für Gesundheit und Soziales weiter 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 für Busse mit mehr als acht Fahrgastplätzen digitale Fahrtenschreiber 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. Übermüdete Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer, zumal von Lastkraftwagen und Bussen, stellen ein erhebliches Verkehrsrisiko dar.

Die Forderung der Europäischen Union 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 Fahrerinnen und 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 (zum Beispiel Einsatz einer zweiten Fahrerinnen oder eines zweiten Fahrers). Damit wird die Verantwortlichkeit der Unternehmer und Unternehmerinnen gestärkt. Diese Möglichkeit sollte besonders von Schulklassen und Seniorengruppen stärker genutzt werden.

Alle Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer des gewerblichen Personen- und Güterkraftverkehrs (im Personenverkehr seit dem 01.09.2008, im Güterverkehr ab 01.09.2009) sind nach dem EU-Beschluss vom 15.07.2003 (AmtsBl. EU Nr. L 226/4 vom 10.09.2003) verpflichtet, neben der Fahrerlaubnis eine Berufskraftfahrerqualifikation nachzuweisen. Damit soll unter anderem ein Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit sowie zur Kraftstoffverbrauchsoptimierung geleistet werden.

Lkw und Busse sowie deren Fahrerinnen und Fahrer sollten systematisch im Rahmen der Kontrollen durch das BAG aber auch durch die Landespolizei auf Einhaltung der sicherheitsrelevanten Vorschriften überprüft werden. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten sowie bei Bussen auf die Einhaltung der Gurtpflicht gelegt werden.

2.2 Verkehrsregelung

Die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer haben sich nach den Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung 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 durch die Verkehrsbehörden oder im Zuge der Arbeit der Unfallkommissionen wie auch der Verkehrsführung im Übrigen trägt vorbeugend zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Die Akzeptanz von Verkehrsregelungen ist höher, 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.

2.3 Fahrzeugsicherheit - Fahrerassistenzsysteme

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 insbesondere bei älteren Autos, besonders bei jungen Fahrerinnen und Fahrern, häufiger sicherheitsrelevante Mängel festgestellt, weil aufgrund eingeschränkter finanzieller Möglichkeiten beim Autokauf Abstriche an der technischen Sicherheit hingenommen wurden. Durch illegale Umrüstungen und mangelhafte Instandsetzungen entstehen zusätzlich Gefahren. Nach einer DEKRA-Umfrage von 2006 spart jede zweite Fahrzeughalterin beziehungsweise jeder zweite Fahrzeughalter an Wartung und Reparatur. Zielgruppenorientierte Aktionen der Überwachungsorganisationen, der Automobilclubs und des Kraftfahrzeuggewerbes, die die kostenfreie oder kostengünstige Überprüfung solcher Fahrzeuge zum Beispiel von jungen Fahrerinnen und Fahrern im Blick haben, werden ausdrücklich begrüßt.

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

2.4 Systematisierung des Unfallgeschehens und Verkehrsschauen

Die Landesregierung misst den Unfallkommissionen große Bedeutung bei. Sie sind die entscheidenden Gremien zur Unfallbekämpfung an Unfallhäufungen. Die Mitglieder der Unfallkommissionen bedürfen dazu einer speziellen Aus- und Fortbildung zur Methodik sowie zu spezifischem Fachwissen der Unfallkommissionsarbeit. Die von den Unfallkommissionen empfohlenen Maßnahmen haben bei der abschließenden Entscheidung der zuständigen Behörden ein besonderes Gewicht.

Von den Straßenverkehrsbehörden werden unter Beteiligung der Straßenbaubehörden und der Landespolizei zur Überprüfung der Straßen und ihrer Ausstattung auf einen verkehrssicheren Zustand sowie zur Beseitigung möglicher Gefahren regelmäßige Verkehrsschauen durchgeführt. Dabei wird unterschieden zwischen sogenannten Regelverkehrsschauen und thematischen Verkehrsschauen, die in unterschiedlichen vorgegebenen Abständen durchzuführen sind. So haben die Straßenbauverwaltung und die Autobahnunfallkommission im Laufe des Jahres 2013 und 2014 nach Falschfahrerunfällen sämtliche Autobahnauffahrten überprüft und in zahlreichen Fällen Beschilderung und Verkehrsführung optimiert.

3. Verkehrsweg Straße

Straßenplanung und Straßenbau, Anlage und Führung von Radwegen sowie die Verkehrsführung und die Verkehrsanlagen richten sich nach den einschlägigen Regelwerken, in die die Belange der Verkehrssicherheit eingearbeitet sind. Mit der in Aussicht genommenen Schaffung eines Verkehrssicherheitsaudits im Bereich der Straßenplanung sollen alle Planungen auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit geprüft werden. Sicherheitsaudits helfen, zu erwartende Sicherheitsdefizite frühzeitig zu erkennen und kostengünstig abzustellen.

Die Bereitstellung einer funktionstüchtigen und effizienten Infrastruktur stellt eine wichtige Grundlage dar, um einen sicheren Straßenverkehr zu ermöglichen. Verkehrssicherheit fängt bei der Planung an, dies trifft auch auf die Bauleitplanung sowie auf Maßnahmen der Städtebauförderung zu. Hierbei sollten unter anderem auch die Erfahrungen der Unfallkommissionen beachtet werden.

Die Landesregierung unterstützt Bemühungen der Kommunen, Verkehrsberuhigungen zu erreichen. Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche, (regelkonforme) Fußgängerüberwege oder andere Querungshilfen sowie Aufpflasterungen und Fahrbahnversätze können geeignete Maßnahmen sein, die Sicherheit auf Straßen, beispielsweise in Wohngebieten und vor Schulen für Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Auch eine zweckmäßige Beschilderung trägt zur Sicherheit bei: Wegweiser müssen gewährleisten, dass ortsunkundige Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sich rechtzeitig orientieren und regelgerecht reagieren können. Die Landesregierung beabsichtigt, auch bei Straßen des überörtlichen Verkehrs die Spielräume zur Anordnung niedrigerer Geschwindigkeiten auszu-schöpfen.

Mecklenburg-Vorpommern ist über seine Ländergrenzen hinweg bekannt für seine Alleen, deren Schutz Verfassungsrang hat. Doch Alleen bieten auch ein besonderes Gefährdungspotential: Im Falle des Abkommens von der Fahrbahn können Straßenbäume zu gefährlichen Hindernissen werden. Deshalb hat das Land seit 2000 erhebliche Anstrengungen unternommen und neben medial wirksamen Aktionen zur Förderung und Entwicklung eines angepassten Verkehrsverhaltens der am Verkehr Teilnehmenden Maßnahmen gegen Baumunfälle zielgerichtet dort ergriffen, wo die Wahrscheinlichkeit von Baumunfällen hoch ist. Geschwindigkeitsbegrenzungen und Überholverbote senken die Gefahr, von der Fahrbahn abzukommen oder in den Gegenverkehr zu geraten. Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen verdeutlichen den Fahrbahnverlauf. Schutzplanken helfen vor allem die Folgen eines Unfalls deutlich zu mildern. Sie schützen sowohl von einem Unfall betroffene Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer als auch am Straßenrand stehende Bäume. Die Richtlinie für passive Schutzmaßnahmen (RPS) wird daher im Land grundsätzlich umgesetzt, dabei findet im Bedarfsfall eine Anpassung an die jeweiligen Gegebenheiten statt.

Der Erfolg der seit dem Jahr 2000 insbesondere zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in den alten Alleen durchgeführten Maßnahmen zeigt sich unmittelbar in der polizeilichen Unfallstatistik. Danach konnte die Zahl der bei Verkehrsunfällen nach Baumanprall Getöteten von im Jahr 2000 noch 188, bei insgesamt 365 Getöteten, auf im Jahr 2016 noch 21 Verkehrstote mit Baumberührung, von gesamt 89, verringert werden. Das ist noch immer fast jeder Vierte und damit ein unvertretbar hoher Anteil.

Der bisher zur Bekämpfung von Baumunfällen in Altalleen beschrittene Weg mit dem vorrangigen Einbau von Schutzplanken und auch anderweitigen straßenbaulichen oder straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen soll deshalb fortgesetzt werden.

Dazu wird ein in 2017 beginnendes „Maßnahmenprogramm Baumunfälle“ aufgestellt. Hierbei werden Maßnahmen zur Bekämpfung der Unfälle beziehungsweise der schweren Unfallfolgen identifiziert, die im Rahmen der verfügbaren Kapazitäten kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden sollen. In vorhandenen (Alt-)Alleen mit zu geringen Abständen zwischen Fahrbahn und Baum sollen Neupflanzungen in der Regel mit größeren Abständen zur Fahrbahn erfolgen; insoweit wird auf den Alleenbericht der Landesregierung vom 20.07.2015 (Landtagsdrucksache 6/4207) verwiesen.

Um das angestrebte Fahrverhalten in Alleen auch nachhaltig zur Konfliktminderung zu erreichen, bedarf es regelmäßiger und zielgerichteter Maßnahmen der Verkehrsüberwachung.

Umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit, zum Beispiel durch Verkehrssicherheitskampagnen, soll auch künftig zur Sensibilisierung der am Verkehr Teilnehmenden und zur Akzeptanz der Maßnahmen beitragen.

D Zusammenfassung

Maßnahmen des Landes

- Bereitstellung von Mitteln für die Verkehrssicherheitsarbeit,
- Stärkung der Mobilitätskompetenz der Bürgerinnen und Bürger durch offensive Öffentlichkeitsarbeit,
- Einsatz für die Ausweitung des Alkoholverbots auf alle Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer,
- Initiativen zur Qualitätssicherung der Fahrausbildung,
- Impulse zur Ausweitung von Präventionsprojekten für junge Fahrerinnen und Fahrer,
- Hilfe zur Verbesserung der verkehrsmedizinischen Beratung älterer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie Impulse zur Präventionsarbeit,
- Weiterführung des Verkehrstrainings für Menschen mit Behinderungen,
- Verstärkung des Überwachungsdrucks zur Einhaltung der Verkehrsregeln,
- Überwachung der Berufskraftfahrerqualifikation,
- Periodische Überprüfung der Beschilderung der Straßen,
- Verbesserung der Arbeit der Unfallkommissionen durch die Fortführung der elektronischen Unfalltypenkarte im ganzen Land,
- Einführung eines Verkehrssicherheitsaudits bei der Straßenplanung,
- Erarbeitung und Fortschreibung einer Prioritätenliste für die Beseitigung von Unfallhäufungsstellen,
- stärkere Verknüpfung übergreifender Maßnahmen,
- Fortsetzung der Verkehrssicherungsmaßnahmen in Alleen durch Schutzplanken und andere verkehrssichernde Maßnahmen,
- Konsequente Verbesserung des Fahrwegs „Straße“.

Maßnahmen weiterer Akteure

- Fortführung und Weiterentwicklung von zielgruppenspezifischen Bundes- und Landesprojekten,
- Unterstützung von Projekten des Verkehrssicherheitsprogrammes des Bundes: Kampagne für Rettungsgasse, auffällige bzw. retroreflektierende Kleidung zur Verbesserung der Sichtbarkeit von Motorradnutzern, Verbesserung der Sicherheit bei der Nutzung von Pedelecs,
- Verstärkung der Durchfahrtkontrollen durch kommunale Ordnungsbehörden, insbesondere im Bereich von Unfallhäufungen,
- Weiterführen der polizeilichen Anhaltekontrollen zur komplexen Kontrolle von Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführern sowie von Fahrzeugen,
- Kontrollen der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten,
- Verbesserung der Erste-Hilfe-Ausbildung,
- Entwicklung und Einführung nutzerfreundlicher Fahrgast- und Bediensysteme sowie von Sicherheitssystemen im öffentlichen Personennahverkehr,
- Öffentlichkeitsarbeit zu Neuerungen in der Fahrzeugsicherheitstechnik,
- Kontrollen über die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten bei Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern.

Anhang

Beschreibungen und Angebote der Verkehrssicherheitsarbeit in Mecklenburg-Vorpommern finden Sie auf den Internetseiten der Akteure:

Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern

Lankower Straße 6
19057 Schwerin
Tel.: 03 85/52 19 610
Fax: 03 85/52 19 6111
E-mail: info@verkehrswacht-mv.de
www.verkehrswacht-mv.de

Fahrlehrerverband Mecklenburg-Vorpommern

Hundsburgallee 12
18069 Rostock
Tel.: 03 81/400 06 35
Fax: 03 81/400 06 33
E-mail: office@fahrlehrerverbandmv.de
www.fahrlehrerverbandmv.de

Unfallkasse Mecklenburg-Vorpommern

Wismarsche Straße 199
19053 Schwerin
Tel.: 03 85/5 18 10
Fax.: 03 85/5 18 11 11
E-mail: postfach@unfallkasse-mv.de
www.unfallkasse-mv.de

ADAC Hansa

Amsinckstraße 39-41
20097 Hamburg
Tel.: 0 40/23 91 90
Fax: 0 40/23 91 92 40
E-mail: remo.schmidt@hsa.adac.de
www.adac-hansa.de

DEKRA - Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr

Robert-Bosch-Straße 24
18437 Stralsund
Tel.: 0 38 31/47 21 12
Fax.: 0 38 31/47 21 99
E-mail: manfred.preetz@dekra.com
www.dekra.de

TÜV Nord

Am Magaretenhof 26

19057 Schwerin

Tel.: 03 85/4 89 10 14

Fax: 03 85/4 89 30

E-mail: fbigge@tuev-nord.de

www.tuev-nord.de

AOK Nordost

Tel.: 0800 265080-26485*

Fax: 0800 265080-21246*

E-mail: aenne.steinig@nordost.aok.de

Tel.: 0800 26541264

Internet: www.aok.de/nordost

Facebook: www.facebook.com/AOKnordost