



Mit Sicherheit MV

Integriertes Konzept zur Verkehrssicherheit
in Mecklenburg-Vorpommern bis zum Jahr 2030



Mit SICHERHEIT MV



Mecklenburg-Vorpommern
Ministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Tourismus
und Arbeit

Herausgeber

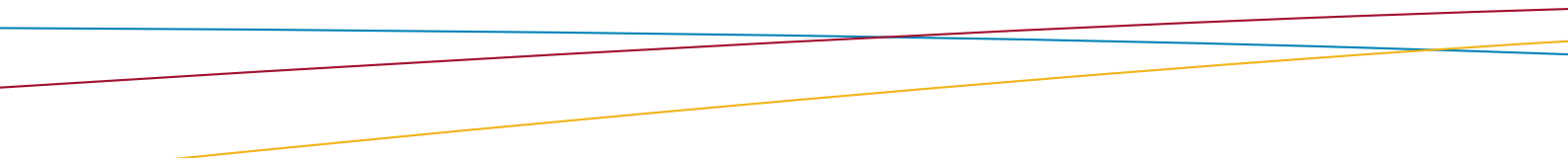
Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur,
Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern
Johannes-Stelling-Straße 14
19053 Schwerin
Fon: +49 385 588 - 15065
E-Mail: presse@wm.mv-regierung.de
www.wm.regierung-mv.de

Herstellung

Digital Design Druck und Medien GmbH
www.digitaldesign-sn.de

Stand

Schwerin März 2024



Inhaltsverzeichnis

Gemeinsames Grußwort	5
A Ziel und Leitlinien	7
1. Ziel	7
2. Leitlinien	8
3. Evaluation Verkehrssicherheitskonzept 2017–2021	9
B Situation	10
1. Entwicklung der Unfallzahlen in Mecklenburg-Vorpommern	10
2. Partner der Verkehrssicherheitsarbeit	14
3. Gremien der Verkehrssicherheitsarbeit	17
C Handlungsfelder und Maßnahmen	18
1. Der Mensch als Verkehrsteilnehmer und die Mobilitätsformen	18
1.1 Kinder im Straßenverkehr	18
1.2 Junge Fahrerinnen und Fahrer	22
1.3 Ältere Menschen im Straßenverkehr	24
1.4 Menschen mit Behinderungen im Straßenverkehr	27
1.5 Radverkehr und neue Formen der Zweirad-Mobilität	28
1.6 Rettungsdienst	29
1.7 Aus- und Fortbildung in Erster Hilfe	29
2. Straßenverkehr im Lebensumfeld	30
2.1 Verkehrsregelung	30
2.2 Verkehrsüberwachung	30
2.3 Fahrzeugsicherheit	32
2.4 Systematisierung des Unfallgeschehens und Verkehrsschauen	33
2.5 Zukunftstechnologien	33
2.6 Gewerblicher Kraft- und Omnibusverkehr	35
3. Verkehrsweg Straße (Zebrastreifen, Radwegeausbau, Modellprojekte 30 innerorts, Alleen und Landstraßen)	36
D Zusammenfassung	40
Anhang	42

Dieses Informationsmaterial wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Ministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlbewerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen und an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel.

Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme zu Gunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Informationsschrift dem Empfänger zugegangen ist.

Gemeinsames Grußwort

Mobilität ist eine wichtige Grundlage der Gesellschaft und der Wirtschaft unseres Landes. Sie ist die Voraussetzung für die soziale Teilhabe und berufliche Entfaltung aller Bürgerinnen und Bürger.

Mit diesen Potentialen gehen allerdings auch Gefahren einher. Unfälle im Straßenverkehr bedeuten großes Leid für die Betroffenen und ihre Angehörigen sowie erhebliche wirtschaftliche Schäden. Daher ist es ein zentrales Anliegen der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern, die Verkehrssicherheit im Land weiter zu verbessern.

Im Vordergrund steht dabei immer die „Vision Zero“, also das Ziel einer Mobilität ohne Verkehrstote und Schwerstverletzte. Auch wenn die Zahl der Verkehrstoten in Mecklenburg-Vorpommern in den vergangenen 30 Jahren deutlich und weitestgehend kontinuierlich zurückgegangen ist, bleibt jede im Verkehr getötete Person eine zu viel.

Dafür kommt es auch auf jeden Einzelnen an. Denn Sicherheit im Verkehr kann es nur geben, wenn sich alle Beteiligten rücksichtsvoll und den Bedingungen des Straßenverkehrs angepasst verhalten.

Ferner müssen über Rücksichtnahme und Vorsicht hinaus alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um die Verkehrssicherheit auf den Straßen zu erhöhen

und so Unfälle soweit wie möglich zu vermeiden oder deren Folgen abzumildern.

Mit dem Verkehrssicherheitskonzept verfolgt die Landesregierung keine abschließende Darstellung zu einzelnen Verkehrssicherheitsthemen. Vielmehr werden in Kontinuität zur vorangegangenen Fassung Impulse für Aufklärung, Sensibilisierung und Vorbeugung als Instrumente präventiver Verkehrssicherheitsarbeit gesetzt. Dabei kann die Landesregierung auf viele Partner im Land im Rahmen der Verkehrssicherheitskommission zählen.

Auch neue Entwicklungen und Mobilitätsformen mit ihren Vorzügen, aber auch einhergehenden Risiken finden in diesem Konzept Beachtung. Für eine sichere und zukunftsfähige Mobilität auf unseren Straßen soll es an bewährte Handlungsformen anknüpfen und zugleich neue Ansätze aufzeigen.

R. Meyer

Reinhard Meyer
Minister für Wirtschaft,
Infrastruktur,
Tourismus und Arbeit

Christian Pegel

Christian Pegel
Minister für Inneres,
Bau und Digitalisierung





A. Ziel und Leitlinien

1. Ziel

Oberstes Ziel und Leitbild der Verkehrssicherheitsarbeit der Landesregierung ist die Annäherung an die „Vision Zero“, also die vollständige Vermeidung von Verkehrsunfällen mit Getöteten und Schwerstverletzten. Für die Verwirklichung dieser Vision sind ein rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und eine konsequente Durchsetzung der Verkehrsvorschriften gleichermaßen notwendig. Darüber hinaus soll das Risiko für Leib und Leben aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer trotz steigenden Verkehrsauf-

kommens verringert werden. Dabei gilt es, Verkehrsunfälle, insbesondere solche mit schweren Folgen, soweit wie möglich zu verhindern.

Mecklenburg-Vorpommern unterstützt den „Pakt für Verkehrssicherheit“ als gemeinsame Strategie des Bundes und der Länder für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland 2021 bis 2030, der sich ebenfalls der „Vision Zero“ sowie der Verkehrsunfallreduzierung im Allgemeinen verpflichtet hat. Dies gilt insbesondere für das quantitative Ziel, die Zahl der Verkehrstoten um 40 Prozent bis 2030 – ausgehend von den Zahlen für 2020 – zu reduzieren.



2. Leitlinien

- Die Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit zielen auf ein partnerschaftliches, rücksichtsvolles und den Bedingungen angepasstes Verhalten auf den Straßen ab.
- Null Toleranz gegenüber Rasen, Drängeln, Ausbremsen und anderen verkehrsgefährdenden Verhaltensweisen.



- Null Toleranz bei Beeinträchtigung der Fahreignung durch Alkohol, Drogen und Medikamente.
- Verkehrserziehung und -aufklärung beginnen im frühen Kindesalter und werden konsequent nach dem Prinzip des lebenslangen Lernens fortgesetzt.
- Die Altersgruppe der jungen Fahrerinnen und Fahrer bildet aufgrund ihres besonderen Risikopotenzials einen Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit.
- Den Schutz besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (Kinder, Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen sowie älterer Menschen) gilt es zu verbessern.
- Alle Maßnahmen und Projekte der Verkehrssicherheitsarbeit sollen generationsübergreifend und behindertengerecht gedacht und gestaltet werden, so dass sie im Idealfall für alle Zielgruppen gleichermaßen nutzbar sind.
- Prävention und Repression werden weiter verzahnt und sind durch geeignete Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere unter Nutzung sozialer Medien, zu unterstützen.
- Die Verkehrsinfrastruktur ist fortlaufend darauf zu überprüfen, ob ausreichende Maßnahmen zur Unfallvermeidung getroffen worden sind.

3. Evaluation Verkehrssicherheitskonzept 2017–2021

Grundsätzlich ist der Erfolg von Verkehrssicherheitsarbeit nur schwer messbar. Die Anzahl von Verkehrsunfällen und Verkehrstoten ist von vielen Faktoren abhängig und ihre Zu- oder Abnahme kann in der Regel nicht auf einzelne Maßnahmen zurückgeführt werden. Der Rückgang der Zahl von Verkehrsunfällen und Getöteten im Straßenverkehr in den Jahren 2020 und 2021 kann sicherlich mit der Corona-Pandemie und dem geringeren Verkehrsaufkommen in Zusammenhang im Zusammenhang gesehen werden, genauso wie der erneute Anstieg der Unfallzahlen im Jahr 2022 als Folge des Endes der Maßnahmen zur Pandemiebekämpfung gesehen werden kann. Bei Herausrechnung dieser statistischen Effekte und ungeachtet teilweise unterschiedlicher Entwicklungen bei den Zahlen der Getöteten einerseits und der Verletzten andererseits ist festzustellen, dass die Verkehrssicherheit im Land während der Geltungsdauer des Vorgängerkonzeptes auf hohem Niveau gewährleistet werden konnte.

Ein Großteil der Maßnahmen aus dem letzten Verkehrssicherheitskonzept besteht auch bis 2030 fort. Verkehrssicherheitsarbeit ist eine Daueraufgabe

und die großen Herausforderungen können nicht innerhalb weniger Jahre bewältigt werden. Vielmehr haben sich noch zusätzliche Herausforderungen ergeben, denen begegnet werden muss und die in diesem Verkehrssicherheitskonzept eingehender thematisiert werden.

Einige Maßnahmen der letzten Jahre waren stark von der Corona-Pandemie geprägt. Viele Projekte zur Verkehrsaufklärung konnten in dieser Zeit nicht stattfinden. Vor allem die ehrenamtlichen Strukturen der Verkehrssicherheitsarbeit haben durch die jahrelangen Einschränkungen nur bedingt arbeiten können und brauchten einige Zeit, um wieder die alte Arbeitsfähigkeit zurückzuerlangen. Auswirkungen der Pandemie auf den Nachwuchs im Ehrenamt werden leider auch in den nächsten Jahren noch zu spüren sein. Die Corona-Beschränkungen haben allerdings auch zu Chancen in der Digitalisierung und für Innovationen geführt. So wurde auf das vermehrte Homeoffice und Homeschooling reagiert, indem die Landesverkehrswacht und das Bildungsministerium gemeinsam ein Online-Fortbildungsprogramm für Lehrkräfte und Online-Lehrangebote zu Themen der Verkehrsaufklärung entwickeln. Auch die bewährte Verkehrssicherheitsmaßnahme „Fifty-Fifty-Taxi“ soll als App-Lösung neu konzipiert werden.

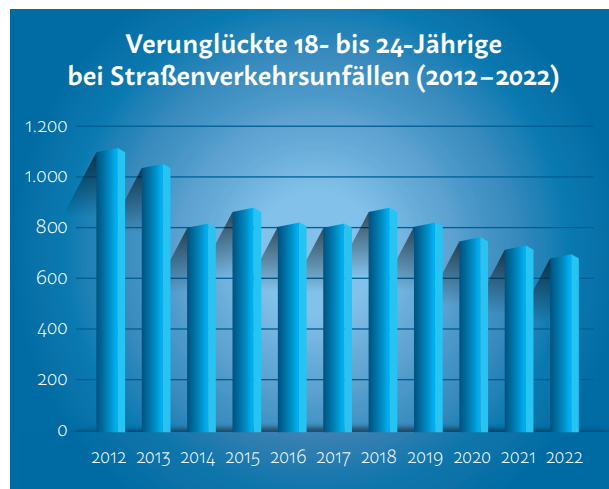
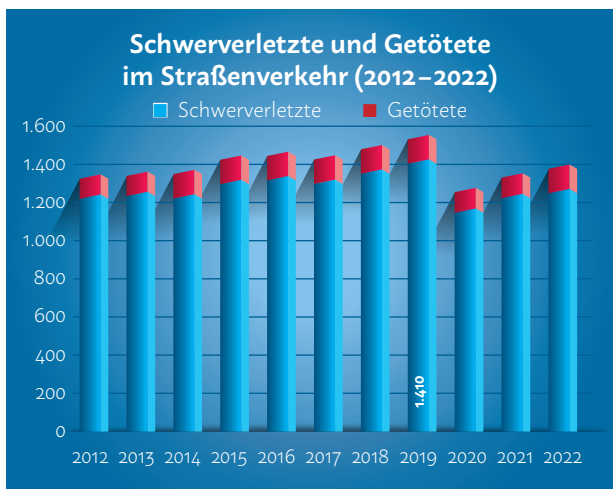
B. Situation

1. Entwicklung der Unfallzahlen in Mecklenburg-Vorpommern

Der bisherige Erfolg in der Verkehrssicherheitsarbeit lässt sich daran ablesen, dass die **Anzahl der Verkehrstoten** 2022 weiterhin auf einem niedrigen Stand ist. 2022 kamen 83 Menschen im Straßenverkehr ums Leben. Damit konnte der Tiefstand von 2021 mit 68 Verkehrstoten zwar nicht gehalten werden, jedoch gab es im Jahr 2008 noch 132 und 1991 624 Getötete. Als Hauptgrund für den geringen Stand in den Jahren 2020 und 2021 und den erneuten Anstieg im Jahr 2022 kann das geringere Verkehrsaufkommen während der Corona-Pandemie angenommen werden.

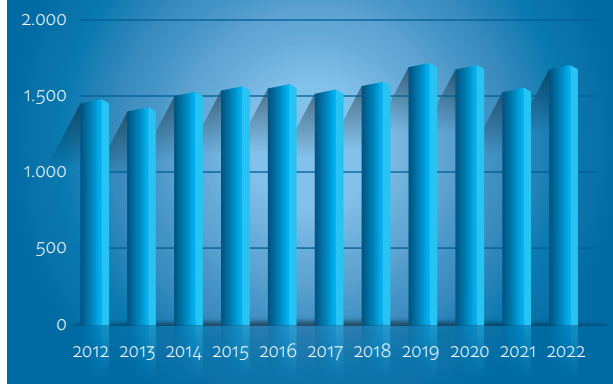
Nach wie vor haben junge Fahrerinnen und Fahrer das mit Abstand höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr. Im Jahr 2022 verunglückten in Mecklenburg-Vorpommern insgesamt 724 junge Frauen und Männer im Alter von 18 bis 24 Jahren, vier junge Erwachsene wurden getötet. Damit waren 12 Prozent aller Verletzten und 5 Prozent aller Getöteten im Straßenverkehr zwischen 18 und 24 Jahren alt (der Anteil der Gruppe an der Gesamtbevölkerung beträgt 5,8 Prozent).

Die besondere Gefährdung dieser Altersgruppe wird besonders deutlich, werden die Daten auf die Einwohnerzahlen bezogen. Je 100.000 Einwohner dieser Altersgruppe verunglückten 769 junge Erwachsene

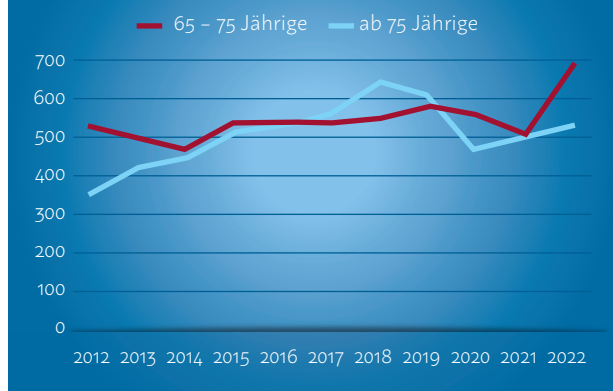




Verunglückte Radfahrerinnen und Radfahrer im Straßenverkehr (2012–2022)



Verunglückte ältere Menschen bei Straßenverkehrsunfällen (2012–2022)



im Straßenverkehr im Jahr 2022. Dies war fast das Doppelte des Durchschnittswertes für die Gesamtbevölkerung in MV (393). In keiner anderen Altersgruppe war das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, derart hoch.

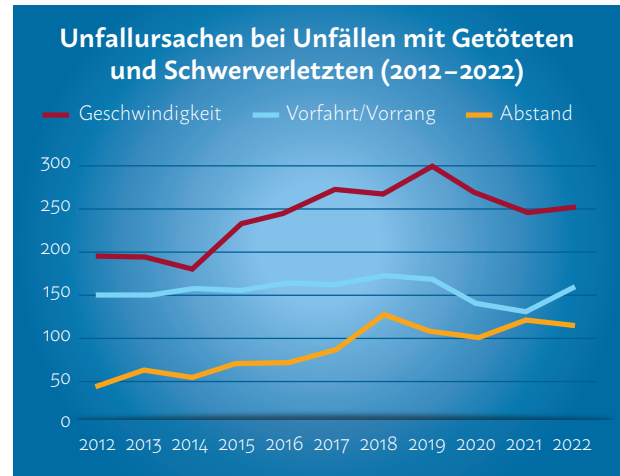
Auch bei den Unfallverursachern weisen junge Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer eine hohe Quote auf. Der Anteil der Hauptverursacher im Vergleich zum Bevölkerungsanteil zeigt, dass 18- bis 24-jährige Pkw-Fahrer und -Fahrerinnen überproportional häufig die Hauptschuld am Zustandekommen des Unfalls trugen, an dem sie beteiligt waren. Allerdings nähert sich die Zahl der jungen Verunglückten/Verursacher seit Jahren den übrigen Altersgruppen an. Hierzu hat auch die Verkehrssicherheitsarbeit des Landes zusammen mit den unterschiedlichen Akteuren und zielgerichteten, altersspezifischen Maßnahmen und Angeboten beigetragen.

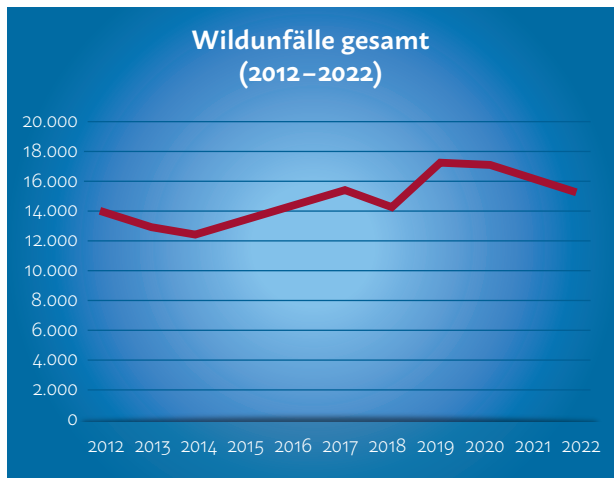
Durch die demografische Entwicklung spielen **ältere Menschen** eine immer größere Rolle als Teilnehmer im Straßenverkehr. Sie sind heute wesentlich mobiler, nutzen ihr Auto und auch ihr Fahrrad bis ins hohe Alter. Die Anzahl der Verunglückten in der Altersgruppe der 65- bis 75-Jährigen ist zuletzt angestiegen (siehe Grafik unten). Die Generation 65+ bleibt aber deutlich unterrepräsentiert im Vergleich zu ihrem Bevölkerungsanteil, sowohl bei der Zahl der Verunglückten als auch bei der Zahl der Unfallverursacher. Damit sind ältere Menschen in Mecklenburg-Vorpommern grundsätzlich keine Risikofahrer.

Die **Hauptunfallursachen** bei Unfällen mit Getöteten und Schwerverletzten sind in absteigender Reihenfolge

- Geschwindigkeit,
- Vorfahrt / Vorrang,
- Abstand

Eine weitere, nicht zu vernachlässigende Unfallursache ist das Fahren unter Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln. Besonders schwerwiegend ist, dass Unfälle mit Berauschten häufig sehr schwere Folgen nach sich ziehen. Alkoholeinfluss war 2022 bei 7,1 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden eine der Unfallursachen. Infolge eines Alkoholunfalls starben 4,8 Prozent aller tödlich verletzten Verkehrsteilneh-





merinnen und Verkehrsteilnehmer und damit rund jeder Einundzwanzigste. Bei den Unfällen mit Personenschaden unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel wurden 79 Personen verletzt und keine Person getötet.

Ablenkung als Unfallursache ist eine zunehmende, von vielen aber unterschätzte Gefahr. Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert jederzeit die volle Konzentration auf das Verkehrsgeschehen. Bereits kurze Unaufmerksamkeiten können schnell zu schweren Unfällen führen. Besonders die Benutzung von Smartphones während der Fahrt stellt ein risik erhöhendes Phänomen dar. Die Ursache „Ablenkung“ wird seit dem Jahr 2021 statistisch erfasst. In 2022 wurde sie bei 170 Unfällen, bei denen Personen zu Schaden kamen, als Ursache registriert. Es ist allerdings von einer hohen Dunkelziffer auszugehen.

Wildunfälle haben großen Anteil am Unfallgeschehen. In den meisten Fällen bleibt es zwar bei Sachschäden, ein Wildunfall kann aber auch für Menschen tödlich enden. Die Zahl der Wildunfälle stieg im Jahr 2019 signifikant an und hielt sich auch in den Pandemiejahren auf einem hohen Niveau. Zwischen 2012 und 2022 verloren neun Menschen bei einem Wildunfall ihr Leben, verletzt wurden jährlich durchschnittlich 150.

2. Partner der Verkehrssicherheitsarbeit

Die Verkehrssicherheitsarbeit ist ein gesamtgesellschaftliches Anliegen und ein gemeinsamer Auftrag an Politik, Wirtschaft, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, 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. Im Folgenden werden die Partner und ihr Engagement dargestellt:

Verkehrswachten

Die Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern (LVW) ist als gemeinnütziger Verein eine wichtige Partnerin der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit im Land. Schwerpunkte ihrer Tätigkeit sind Verkehrserziehung und -aufklärung in allen Ziel- und Alters-

gruppen sowie die Anregung und Unterstützung von Maßnahmen zur Unfallverhütung. Die LVW organisiert und koordiniert die Verkehrssicherheitsarbeit der regionalen Verkehrswachten. 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. Sie arbeiten in der Regel ehrenamtlich, die Förderung aus dem Landeshaushalt erfolgt projektbezogen.

Polizei MV

Die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit nimmt Einfluss auf das komplexe Zusammenwirken der Systemelemente Mensch (Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer), Fahrzeug (Verkehrsmittel) und Straße (Verkehrsinfrastruktur). Dabei erfüllt die Polizei in erster Linie die Aufgaben der Verkehrsüberwachung mit dem Ziel,

- Gefahren abzuwehren, die vom Verkehr ausgehen oder den Verkehrsteilnehmern drohen,
- vulnerable Verkehrsteilnehmer zu schützen,
- Verkehrsverstöße zu verhindern und zu verfolgen.

Die polizeiliche Verkehrsüberwachung konzentriert sich vorrangig auf die Hauptunfallursachen und örtlich sowie zeitlich auf Unfallhäufungen. Hierzu erstellt die Landespolizei Lagebilder, auch unter Nut-

zung elektronischer Unfalltypenkarten. Insbesondere Geschwindigkeitsmessungen und Anhaltekontrollen sind Teil der Verkehrsüberwachung.

Daneben unterstützen Präventionsberaterinnen und Präventionsberater der Polizei die vorschulische, schulische und außerschulische Verkehrssicherheitsarbeit. Für Kinder im Vor- und Grundschulalter steht auch das Angebot der Polizeipuppenbühne, sowohl digital als auch vor Ort, ergänzend zur Verfügung. Die Zielgruppe der älteren Menschen wird über verkehrsrechtliche Änderungen sowie Methoden und Wissen zum sicheren Bewegen im Straßenverkehr informiert.

Ebenso trifft die Landespolizei anlassbezogen die erforderlichen Maßnahmen zur Verkehrssicherung



und zur Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung des Verkehrsflusses, zum Beispiel im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen, Veranstaltungen und Großschadenslagen.

Ferner nutzt die Polizei aktiv die Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit, um über Verkehrssicherheitsthemen zu kommunizieren und zu informieren und hierdurch Verhaltensänderungen bei den Verkehrsteilnehmern zu bewirken.

Landkreise/Ordnungsbehörden

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr sowie die Ordnungsbehörden der Kommunen setzen das Straßenverkehrsrecht in ihrer jeweiligen Zuständigkeit um. Dadurch kommt ihnen eine wichtige Rolle für die Verkehrssicherheit zu. Das Landesamt sorgt für eine ordnungsgemäße Überwachung des fließenden und ruhenden Verkehrs. Die Ordnungsbehörden der Kommunen werden auch weiterhin schwerpunktmäßig Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen mit mobiler und ortsfester Technik durchführen.

Fahrlehrerverband

Der Fahrlehrerverband ist die Interessenvertretung der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer des Landes. Die Berufsgruppe trägt eine große Verantwortung bei der Vorbereitung insbesondere junger und älterer Menschen 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 Fahrradfahrer, des Landessenorenbeirats, des Landesjugendringes, 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 und zu verstärken, 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 regelkonformen Verhalten im Straßenverkehr anhalten. Die Partnerschaft zu den Medien ist zu pflegen und bei Schwerpunktthemen zu intensivieren.

3. Gremien der Verkehrssicherheitsarbeit

Die Partner der Verkehrssicherheitsarbeit wirken in folgenden Gremien zusammen:

Verkehrssicherheitskommission

Die Verkehrssicherheitskommission koordiniert die Verkehrssicherheitsarbeit im Land. Sie setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Landesregierung (Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit, Ministerium für Inneres, Bau und Digitalisierung, Ministerium für Bildung und Kindertagesförderung), 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 gewährleisten die kontinuierliche Arbeit der Kommission. Das Land ist bestrebt, auch in Jahren mit angespannter Haushaltssituation die Förderung der Verkehrssicherheitsarbeit auf dem bisherigen hohen Niveau fortzuführen. Die Verkehrssicherheitskommission erörtert die Umsetzung der strategischen Zielstellungen und spricht Empfehlungen für den Einsatz der verfügbaren Landesmittel aus.

Verkehrsunfallkommissionen

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

C. Handlungsfelder und Maßnahmen

1. Der Mensch als Verkehrsteilnehmer und die Mobilitätsformen

1.1 Kinder im Straßenverkehr

Unfälle mit Kindern sind zum Teil die Folge kindlicher Unerfahrenheit und zum Teil des Fehlverhaltens von Erwachsenen, 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 Ausstattung des Fahrrads einschließlich ausreichender Beleuchtung und Tragen eines Fahrradhelmes. Allerdings müssen sie sich auch über die negative Vorbildfunktion der Nutzung technischer Geräte wie Smartphones 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, bewusst sein.

Bestehende und auch neue Konzepte und Projekte sind möglichst flächendeckend umzusetzen und weiterzuentwickeln. Unterstützt wird die elterliche Verkehrserziehung durch zahlreiche Angebote von Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit in den Kindertagesstätten. Die Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung müssen bereits im frühen Kindesalter beginnen und in der Schule kontinuierlich fortgeführt werden. Schwerpunkte sind dabei:

Kindersicherheit im Auto

Viele Kinder legen den Weg zur Kindertageseinrichtung oder Schule und wieder nach Hause im elterlichen Auto zurück. Die Informationen über die damit verbundene Gefährdung, über die richtige Kindersicherheit sowie deren Kontrolle sind zu verstärken. Mit der im Jahr 2014 landesweit begonnenen Landstraßenplakat- und Kontrollaktion „100% geschnallt?!“ wurde über die Notwendigkeit der konsequenten Nutzung von Rückhaltesystemen und Kindersitzen informiert. Die Landesregierung plant die Fortsetzung dieser oder ähnlicher Maßnahmen.



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 weiterzuführen. 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 und Mobilitätsbildung

Verkehrserziehung ist im § 5 Schulgesetz MV verankert. Die Ausgestaltung der schulischen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung ist durch eine Ver-

waltungsvorschrift geregelt. Ziel der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung ist es, die Schülerinnen und Schüler früh an die Rolle von Verkehrsteilnehmenden heranzuführen, um sie in die Lage zu versetzen, Gefahren vorausschauend zu erkennen und zu vermeiden. Parallel dazu sollen sie ein Bewusstsein für eine zukunftsfähige Mobilität entwickeln und in der Lage sein, verfügbare Mobilitätsformen umweltschonend zu nutzen. Im Bereich der Mobilität müssen spezielle verkehrserzieherische Angebote entwickelt werden, um auch Schülerinnen und Schülern mit Beeinträchtigung zu erklären, zu zeigen und nicht zuletzt mit ihnen zu üben, sich sicher im Verkehr zu bewegen.

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung ist kein eigenständiges Unterrichtsfach, sondern umfassend



im Rahmenplan „Sachunterricht“ der Grundschule verankert. An den weiterführenden Schulen ist der Aspekt mit der neuen Generation der Rahmenpläne als Querschnittsthema aufgeführt, das sowohl in Anbindung an das jeweilige Fach wie auch fachübergreifend behandelt werden kann. Die Umsetzung der schulischen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sollte möglichst mit außerschulischen Partnern, wie Behörden (insbesondere den Präventionsbeamten der Polizei), Verbänden, Vereinen (hier insbesondere den Verkehrswachten) und vor allem den Eltern erfolgen.

Der Primarbereich (Grundschule, Förderschule)

Nach dem Übergang vom Vorschulbereich in die Schule beginnt für die Schülerinnen und Schüler ein neuer Lebensabschnitt mit neuen Erfahrungen. Dabei werden zunehmend neue Mobilitätsanforderungen an die Kinder gestellt, wie der selbstständige Weg zu Fuß oder mit dem Bus zur Schule, außerdem gewinnt das Fahrrad zunehmend an Bedeutung. Es ist das erste Verkehrsmittel, das die Jungen und Mädchen selbst steuern. Deshalb sind in Vorbereitung auf die Einschulung Schulwegpläne zu erarbeiten und jährlich zu aktualisieren. Erziehungsberechtigte, Lehrerinnen und Lehrer, die Straßenverkehrsbehörden und die Landespolizei werden einbezogen. 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 Schulstartaktionen tragen

staatliche und private Träger der Verkehrssicherheitsarbeit der besonderen Gefährdung der Kinder zum Schuljahresbeginn Rechnung.

In den ersten beiden Schuljahren wird daher vorrangig thematisiert, wie sich Schülerinnen und Schüler verhalten sollen, wenn sie zu Fuß unterwegs sind. Themenschwerpunkte sind dabei das Überqueren der Fahrbahn an gesicherten und ungesicherten Stellen und das Erkennen von Gefahren. Dafür wird neben der Vermittlung von Verkehrs- und Verhaltensregeln besonders das Bewegungs-, Wahrnehmungs- und Reaktionsvermögen der Schülerinnen und Schüler gefördert. Zum sicheren Schulweg gehört die Erhöhung der Sicherheit auf dem Weg zu Bus- und Bahnhaltestellen sowie 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.

Im dritten und vierten Schuljahr werden die Themen der 1. und 2. Klasse erweitert und gefestigt. Ein neuer Schwerpunkt ist das sichere Verhalten auf dem Rad. Neben der theoretischen Fundierung wird bei der Radfahrausbildung vor allem Wert auf praktische Übungen gelegt, die in der 4. Klasse in der Regel mit einer Fahrradprüfung abschließen.

Die Radfahrausbildung

In der 3. und 4. Klasse ist die Radfahrausbildung im Rahmenplan „Sachunterricht“ verankert. Die Jugendverkehrsschulen und die Landespolizei unterstützen

diese. Ziel ist das realitätsnahe Trainieren und das Erlernen richtigen Verhaltens auf der Straße. Die Befähigung zur selbständigen Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr sollte am Ende der Ausbildung gewährleistet sein. Gerade hier kommt den (Groß-) Eltern nicht nur eine wichtige Vorbildfunktion, sondern auch eine besondere Kontroll- und Hinweisfunktion zu. Zudem werden (Groß-)Eltern auch weiterhin als ehrenamtliche Unterstützung der Schulaktivitäten im öffentlichen Verkehrsraum gebraucht.

Der Sekundarbereich I

Die Schülerinnen und Schüler erfahren mit dem Wechsel auf eine weiterführende Schule eine enorme Erweiterung ihres Mobilitätsradius. Außerdem gehen mit Beginn der Pubertät erhebliche Verhaltens- und Einstellungsänderungen einher. Unterrichtsgegenstand in allen Jahrgangsstufen sollte die Fortbewegung im Straßenverkehr u. a. mit Fahrrädern, Pedelecs, Inline-Skates, Skateboards, Waveboards, Longboards, Segways, E-Scooter und Mofas, wie auch die zunehmenden Ablenkungsfaktoren durch digitale Medien sowie der Einfluss berauschender Mittel bei einer Verkehrsteilnahme sein. Die durchgehenden Themen „Umwelt und Straßenverkehr“ sind mit dem Zukunftsthema „Nachhaltige Mobilität“ zu verknüpfen. Themenspezifische Aktivitäten – etwa Fahrradaktionstage, Einrichtungen eines Schülerlotsendienstes, Verkehrssicherheitstage, Erste-Hilfe-Kurse – können und sollen den Unterricht ergänzen.

1.2 Junge Fahrerinnen und Fahrer

Die zielgruppenspezifische Verkehrssicherheitsarbeit des Landes mit der Altersgruppe der 16- bis 24-Jährigen bildet einen Schwerpunkt. Sie sind überdurchschnittlich oft Opfer von schweren Verkehrsunfällen oder verursachen diese, insbesondere im motorisierten Verkehr. Ihr Verhalten im Straßenverkehr ist häufig geprägt von einem geringen Gefahrenbewusstsein, einer Überschätzung der eigenen Fahrfertigkeiten bei hoher Risikoakzeptanz, insbesondere aufgrund gruppendynamischer Aspekte, sowie von einer fehlenden Fahrroutine. Daraus resultieren nicht selten falsche Einschätzungen der Komplexität von Verkehrssituationen, das Fahren mit unangepasster Geschwindigkeit, fehlerhaftes Überholen und das Fahren unter Einfluss von Alkohol und/oder anderen berauschenden Mitteln. Eine wichtige Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von jungen Fahrerinnen und Fahrern war die Einführung des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahre (BF 17) ab dem 25.11.2006 aufgrund einer Landesverordnung über die Erprobung des „Begleiteten Fahrens ab 17 Jahre“. Seit dem 01.01.2011 ist das BF 17 auch bundesweit durch eine Rechtsänderung im Fahrerlaubnisrecht geregelt.

Die Berufsgruppe der Fahrlehrer hat direkten Einfluss auf Fahranfängerinnen und Fahranfänger. In der Fahrausbildung wird mit dem erforderlichen Regelwissen und den fahrpraktischen Kenntnissen das Know-how für verantwortungsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr vermittelt. Hierbei kommt es auch auf die psychologischen Aspekte des Fahrens und der



Gefahrwahrnehmung an, denen, soweit noch nicht geschehen, in der Ausbildung entsprechende Bedeutung beizumessen 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.

Mit verschiedenen Aktionen und Kampagnen versuchen deshalb die Landesregierung und ihre Partner, das Verhalten junger Fahrerinnen und Fahrer im

Straßenverkehr durch Information, Demonstration, Training und Beratung positiv zu beeinflussen. Unter anderem unterstützt die Landesregierung weiterhin Projekte und Kampagnen, die Emotionen wecken, um das Verantwortungsbewusstsein junger Menschen zu entwickeln und zu stärken. Im Jahr 2013 wurde landesweit der „CrashKurs MV“, ein Präventionsangebot der Verkehrssicherheitskommission, gestartet. Die vor- und nachbereiteten ca. 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 und ungeschönt, dass hinter fast jedem Verkehrsunfall ein Regelverstoß steckt: nicht angepasste Geschwindigkeit, Alkohol und andere Drogen, Telefonieren oder eine andere Nutzung von Smartphone oder Tablet am Steuer. Im Anschluss an den CrashKurs MV kann die Schule an dem Projekt „Jung+Sicher+Startklar“ teilnehmen. Für die Durchführung eines derartigen Aktionstages muss einer der folgenden fünf Projektbausteine zuvor oder am Aktionstag selbst an der Schule behandelt worden sein: 1. Ablenkung, 2. Alkohol und Drogen, 3. Risikofaktor Mensch, 4. Der Verkehrsunfall und seine Folgen, 5. Fahrzeugsicherheit-Fahrzeugtechnik.

Die schrecklichen Folgen nächtlicher Unfälle junger Fahrerinnen und Fahrer waren in Mecklenburg-Vorpommern 1998 Grund für die gemeinsame Verkehrssicherheitsinitiative „Fifty-Fifty-Taxi“, die von staatlichen und privaten Trägern initiiert und finanziert wurde. Mit diesen Tickets können junge Leute an Wochenenden und an Feiertagen abends und nachts zum halben Preis Taxi fahren. Die Nachfrage verdeutlicht die große Akzeptanz dieser Mobilitätsvariante: Seit Beginn dieser Aktion bis Ende 2020 wurden Tickets im Wert von insgesamt 1,2 Millionen Euro verkauft. Verlässliche Partner wie der Radiosender „80s80s“, die Taxigenossenschaft Rostock und die AOK Nordost haben mit dazu beigetragen, dass sich das Fifty-Fifty-Taxi zu einer Erfolgsgeschichte

entwickelt hat. Allerdings haben im Jahr 2020 die Pandemie, der Rückzug der AOK Nordost aus der Kooperation und auch die fortschreitende Hinwendung zur Digitalisierung – insbesondere innerhalb der Zielgruppe – dazu geführt, dass der Verkauf der Tickets zurückging. Da junge Menschen hier jedoch nach wie vor besonders gefährdet sind, wird die Landesregierung eine digitale und somit zeitgerechte Lösung in Form einer App zum Verkauf der Tickets bereitstellen, um den Bedarf weiterhin zu decken und junge Menschen vor gravierenden Unfällen bewahren zu helfen.

Einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr leistet auch das Verkehrssicherheitstraining für Führerscheininhaberinnen und Führerscheininhaber.

1.3 Ältere Menschen im Straßenverkehr

Der Anteil der am Straßenverkehr teilnehmenden Menschen in der Altersgruppe über 65 hat sich aufgrund der demografischen Entwicklung in Mecklenburg-Vorpommern deutlich erhöht. Folglich nehmen immer mehr ältere Menschen aktiv am Verkehrsalltag teil und nutzen das Kraftfahrzeug, Pedelec, Fahrrad und den öffentlichen Personennahverkehr oder gehen zu Fuß. Für ältere Menschen spielt der Erhalt ihrer Mobilität eine außerordentliche Rolle. Denn nur wer mobil ist, hat die Möglichkeit, am gesellschaftlichen Leben umfassend teilzunehmen und teilzuhaben.

Die sichere Teilnahme am Straßenverkehr kann jedoch durch Faktoren wie längere Reaktionszeiten, nachlassende Seh- und Hörfähigkeit, Einschränkungen der Beweglichkeit sowie den Einfluss von Medikamenten beeinflusst werden. Viele ältere Menschen stellen ihr Verhalten im Straßenverkehrsalltag vorbildlich darauf ein.

Ziel des Verkehrssicherheitskonzeptes ist es, im Rahmen einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit und mit entsprechenden Angeboten, z. B. über den Fahr-

schullehrerverband, die Eigenverantwortung der älteren Straßenverkehrsteilnehmer in Bezug auf ihre Fahrtauglichkeit und auf die Verantwortung gegenüber anderen zu sensibilisieren sowie den sicheren Umgang mit Fahrassistenzsystemen zu vermitteln. Die Zusammenarbeit mit dem Landessenorenbeirat und den Kreissenorenbeiräten, den örtlichen Seniorenbeiräten und den sonstigen Seniorenorganisationen wird verstärkt, um die Kompetenzen und Erfahrungen bei verkehrsrelevanten Entscheidungen, wie z. B. der Ausgestaltung von Verkehrswegen und deren





übersichtliche Beschilderung, der Gestaltung von barrierefreien Haltestellen und der Linienführung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu nutzen.

Durch die Inanspruchnahme entsprechender Beratungen und durch ein gezieltes Training können ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ihre eigene Mobilität länger erhalten und eventuelle Defizite sicher ausgleichen. Sie sollen sensibilisiert werden, ihr Seh- und Reaktionsvermögen regelmäßig freiwillig untersuchen zu lassen. Die Landesregierung setzt sich dafür ein, die Möglichkeit freiwilliger Mobilitätschecks stärker als bisher öffentlich zu propagieren.

1.4 Menschen mit Behinderungen im Straßenverkehr

Die Landesregierung betreibt eine Politik der Inklusion 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 fortlaufend barriereärmer 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 teils nur in Begleitung einer Betreuungsperson sicher im Straßenverkehr bewegen. Durch ein auf die jeweiligen Bedarfe abgestimmtes 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 Behinderungen 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 besondere Rücksichtnahme gegenüber Menschen mit Hör-, Seh- oder geistigen Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen werden deshalb von allen Verkehrsteilnehmern 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 eine regelmäßige Zusammenarbeit mit ihren Interessenvertretungen (Inklusionsförrat der Landesregierung sowie die betreffenden Vereine und Verbände und den kommunalen Behindertenbeauftragten und -beiräten bei verkehrsrelevanten Entscheidungen genutzt werden.

1.5 Radverkehr und neue Formen der Zweirad-Mobilität

Fahrräder und Pedelecs 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 2022 1.417 verunglückte Radfahrerinnen und Radfahrer verzeichnet. Im Vergleich zu den vorangegangenen fünf Jahren zeigt sich hier ein relativ konstantes Unfallgeschehen mit minimalen Abweichungen nach oben und unten. Gleichzeitig ist die Zahl der verunglückten Pedelecfahrerinnen und -fahrer seit 2016 von 47 auf 253 im Jahr 2022 gestiegen. Der Anstieg der verunglückten Pedelecfahrer ist vor allem mit der in den letzten Jahren stark gestiegenen Nutzung dieses Fortbewegungsmittels zu erklären. Ziel ist es daher, neben der verkehrssicheren Radverkehrsführung an allen Straßen, auch im innerstädtischen Bereich, den Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen zu intensivieren. Dazu sollen die Radwegepriorisierungskonzepte für straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen umgesetzt werden. Auch der Integrierte Landesverkehrsplan bietet entsprechende Hinweise.

Die Landesregierung bekennt sich dazu, auch im Bereich der Verkehrssicherheit den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 3.0) umzusetzen. Sie trägt das Ziel des NRVP 3.0 mit, bis 2030 die Zahl der im

Verkehr getöteten Radfahrenden gegenüber 2019 um mindestens 40 % zu reduzieren. Die Verkehrssicherheitsarbeit spielt im Radverkehr eine zunehmend wichtige Rolle, um eine Trendwende bei Radverkehrsunfällen zu erzielen.

Die Landesregierung setzt sich deshalb dafür ein, dass im Rahmen landesweiter Verkehrssicherheitsaktionen das Thema Radfahren stärker berücksichtigt wird als bisher. Dabei ist besonderer Wert auf Sicherheitsaspekte zu legen. Das Vermitteln von Verkehrsregeln, der verkehrssichere Zustand des Fahrrads, das Tragen eines Fahrradhelms und auffälliger Kleidung sowie rücksichtsvolles Fahrverhalten sind dabei die wesentlichen Schwerpunkte.

Auch die neuen Mobilitätsformen, die nicht zum Radverkehr gehören, wie S-Pedelecs, E-Bikes (von der Tretleistung unabhängig fahrbar) und E-Scooter sollen in landesweiten Verkehrssicherheitsaktionen stärker berücksichtigt werden. Zudem ist der sichere Umgang mit Pedelecs, S-Pedelecs und E-Bikes, die oftmals mehr als das Doppelte herkömmlicher Fahrräder wiegen, zu trainieren. Gerade das Auf- und Absteigen birgt aufgrund der geschwindigkeitsunterstützenden Technik ein erhöhtes Unfallrisiko.

Das Kursangebot, insbesondere zum sicheren Umgang mit den neuen Mobilitätsformen, ist zu erweitern.

1.6 Rettungsdienst

Ein funktionierendes Rettungswesen ist für die Milderung der 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 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.

1.7 Aus- und Fortbildung in Erster Hilfe

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 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer hierzu zu befähigen, ist eine hohe Qualität der Erste-Hilfe-Ausbildung beim Erwerb



des Führerscheins zu gewährleisten. 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.

Bei der Mehrheit der deutschen Autofahrerinnen und Autofahrer liegt nach Angaben des Deutschen Roten Kreuzes (DRK) der Erste-Hilfe-Kurs mehr als zehn Jahre zurück. Für die meisten Schwerverletzten entscheiden aber die ersten Minuten nach einem Verkehrsunfall über Leben und Tod. Rund zehn Prozent der tödlich Verunglückten könnten durch sachgerechte Erste Hilfe gerettet werden. Es ist also von entscheidender Bedeutung, dass möglichst alle Verkehrsteilnehmer ihr Wissen in Erster Hilfe bedarfsgerecht auffrischen und hierzu von den bestehenden Angeboten Gebrauch machen. Hierzu ist ein Fortbildungsangebot für langjährige Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer, deren Erste-Hilfe-Lehrgang Jahrzehnte zurückliegt, anzustreben.

2. Straßenverkehr im Lebensumfeld

Straßenverkehr betrifft uns alle. Jeder und jede von uns nimmt am Straßenverkehr teil, sei es mit dem Auto, mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit alternativen Fortbewegungsmitteln und ist damit dafür verantwortlich, stets die Voraussetzungen für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr zu gewährleisten. Eine Teilnahme am Straßenverkehr unter Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln ist 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 konsequente Einhaltung und Überwachung der geltenden Regeln ein.

2.1 Verkehrsregelung

Die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer haben sich nach den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung zu richten. Dabei sind sie gehalten, die jeweilige Situation aufgrund ihrer Erfahrungen und Kenntnisse vorausschauend einzuschätzen und adäquat zu reagieren. Die periodische Überprüfung der Beschilderung der Straßen durch die Verkehrsbehörden oder im Zuge der Arbeit der Unfallkommissionen 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 Verkehrskonzeption über die vorhandenen Straßenverkehrsanlagen und leiten die Planung neuer Anlagen aus der Gesamtentwicklung ab.

2.2 Verkehrsüberwachung

Die Einhaltung der Verkehrsregeln ist für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer von herausragender Bedeutung. Das Land Mecklenburg-Vorpommern trägt durch eine zwischen der Landespolizei und den Ordnungsbehörden abgestimmte Überwachung des Straßenverkehrs





zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Alle Maßnahmen der Verkehrsüberwachung dienen in erster Linie der Vermeidung von Verkehrsunfällen und damit dem Schutz von Leben und Gesundheit. Festgestellte Verkehrsverstöße werden deshalb konsequent verfolgt. Um die Wirksamkeit und Akzeptanz zu erhöhen, wird die Verkehrsüberwachung am tatsächlichen Unfallgeschehen ausgerichtet sowie durch geeignete Prävention und begleitende Öffentlichkeitsarbeit ergänzt.

Die Landesregierung setzt hierbei auf modernste (Fahrzeug-)Technik beispielsweise zur Geschwindigkeitsmessung und zur Überwachung des lichtzeichenregelnden Straßenverkehrs (Rotlichtüberwachung). An Bedeutung hat der Einsatz von Enforcement-Trailern (sog. Blitzeranhänger) gewonnen. Diese werden bei Bedarf beispielsweise über einen längeren Zeitraum in Bereichen eingesetzt, in denen sich das Konfliktpotential nicht auf bestimmte Schwerpunkzeiten eingrenzen lässt. Die Straßenbauverwaltung des Landes unterstützt die Einrichtung/Unterhaltung von für die Verkehrsüberwachung erforderlichen Messpunkten im Rahmen ihrer Möglichkeiten.

2.3 Fahrzeugsicherheit

Voraussetzung für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr ist der ordnungsgemäße Fahrzeugzustand. Kraftfahrzeuge unterliegen nach der Straßenverkehrszulassungsordnung der technischen Überwachung. Ob diese wie vorgeschrieben erfolgt ist, wird im Rahmen der Verkehrsüberwachung kontrolliert.

Technischen Überwachungsorganisationen zufolge werden insbesondere bei älteren Autos und hier besonders bei jungen Fahrerinnen und Fahrern häufiger sicherheitsrelevante Mängel festgestellt. Durch illegale Umrüstungen und mangelhafte Instandsetzungen entstehen zusätzlich Gefahren. Zielgruppenorientierte Aktionen der Überwachungsorganisationen, der Automobilclubs und des Kraftfahrzeuggewerbes, die die kostenfreie und kostengünstige Überprüfung solcher Fahrzeuge zum Beispiel von jungen Fahrerinnen und Fahrern im Blick haben, werden ausdrücklich begrüßt.

2.4 Systematisierung des Unfallgeschehens und Verkehrsschauen

Die Landesregierung misst den Unfallkommissionen große Bedeutung bei. Sie sind die entscheidenden Gremien zur Unfallbekämpfung an Standorten mit Unfallhäufungen. Die Mitglieder der Unfallkommissionen bedürfen dazu einer speziellen Aus- und Fortbildung zur Methodik sowie zu spezifischem Fachwissen der Unfallkommissionsarbeit. Von den Unfallkommissionen beschlossene Maßnahmen haben bei den zuständigen Behörden eine hohe Priorität. Die Umsetzung wird in den Unfallkommissionen kontrolliert und die Wirksamkeit abschließend bewertet.

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. Zunehmend gewinnen auch darüber hinaus gehende gesamtheitliche Sicherheitsüberprüfungen der Straßen an Bedeutung. Sogenannte Bestandsaudits werden einerseits anlassbezogen veranlasst, um durch Begutachtung der Verkehrssicherheit der Straße Defizite aufzudecken und erforderliche Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen beziehungsweise der Verminderung von Unfallfolgen einleiten zu können. Künftig sollen derartige Untersuchungen regelmäßig auch proaktiv vorgenommen werden.

Neben diesen standardisierten systematischen Verfahren fließen täglich auch Hinweise über Verkehrsunsicherheiten in die operative behördliche Verkehrssicherheitsarbeit ein. Dazu unterstützen auf kommunaler Ebene Portale wie z.B. „Klarschiff. HRO“ Bürgerinnen und Bürger bei der Informationsbeschaffung und ermöglichen, die Bearbeitung online zu verfolgen.

2.5 Zukunftstechnologien

Der technische und digitale Fortschritt in der Automobilindustrie fördert sicherere, effizientere und umweltverträglichere Verkehrsabläufe. Die Verkehrssicherheitsarbeit wird an die Neuerungen angepasst,

um mit deren Hilfe die Sicherheit im Straßenverkehr optimieren zu können.

Es ist zu erwarten, dass durch automatisiertes und autonomes Fahren langfristig das Unfallgeschehen positiv beeinflusst wird. Die Landesregierung unterstützt Pilotprojekte im Rahmen von Testfeldern, um der neuen Technik Raum zur Fehleranalyse und -behebung zu geben. Es wird das Ziel verfolgt, möglichst optimale Rahmenbedingungen für das autonome Fahren zu bieten, um von den positiven Effekten für die Verkehrssicherheit profitieren zu können.

Innovationen der Fahrzeugtechnik, insbesondere Assistenzsysteme, haben die Sicherheit von Fahrzeu-

gen in den letzten Jahren immer weiter erhöht und können schon heute dazu beitragen, das Unfallrisiko zu reduzieren. So sind Notbremsassistenten seit 2018 EU-weit für bestimmte Lastkraftwagen und Busse (Neufahrzeuge und neue Typen) verpflichtend vorgeschrieben. Bis 2028 werden die Anforderungen an die Systeme schrittweise weiter erhöht und in verbindliches EU-Recht umgesetzt. Die Landesregierung begrüßt die Bemühungen von Fahrzeugherstellern, bereits vor der gesetzlichen Vorgabe verbesserte Systeme auf den Markt zu bringen. Die beschlossenen Neuerungen beinhalten Systeme, die bereits frühzeitiger Unfallgefahren erkennen und entsprechende Manöver einleiten. So soll in Zukunft der Notbremsassistent nicht mehr dauerhaft deaktiviert werden



können und zudem sollen neben Fahrzeugen auch Fußgänger erkannt werden.

Es darf jedoch nicht vernachlässigt werden, dass auch Assistenzsysteme ihre Grenzen haben. Eine den Bedingungen angepasste Fahrweise bleibt weiterhin die Voraussetzung für die sichere Verkehrsteilnahme.

2.6 Gewerblicher Kraft- und Omnibusverkehr

Die Herausforderungen im Zusammenhang mit globalen Lieferketten haben die Bedeutung des gewerblichen Güterverkehrs für eine stabile Versorgung und eine funktionierende Wirtschaft zunehmend ins öffentliche Bewusstsein gerückt. So werden rund drei Viertel der Beförderungsleistungen im Güterverkehr über die Straße abgewickelt.

LKW-Unfälle haben insgesamt einen geringen 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 dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM; bis zum 01.01.2023 Bundesamt für Güterverkehr (BAG), der Landespolizei und dem Landesamt für Gesundheit und Soziales fortzuführen. 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 Fahrten-



schreiber vorgeschrieben. Ziel ist es, die Kontrollmöglichkeiten hinsichtlich der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten vorrangig durch den Einsatz moderner digitaler Verkehrsüberwachungstechnik deutlich zu optimieren, Möglichkeiten des Missbrauchs zu verringern und insgesamt einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit zu leisten. Übermüdete Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer, insbesondere 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 per-

sonellen Möglichkeiten umgesetzt. Dabei steht auch der Schutz der Fahrerinnen und Fahrer im Vordergrund.

Der ÖPNV ist ausweislich der Unfallstatistiken ein besonders sicherer Verkehrsträger. Das Risiko, in Bus, Straßenbahn oder Eisenbahn tödlich zu verunglücken, ist mehr als 20 Mal geringer als beim Autofahren. Ein leistungsfähiger ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr ist daher auch ein Beitrag zur Verkehrssicherheit. Die Einführung eines landesweiten Rufbussystems sowie das Senioren- und das Azubiticket machen daher nicht nur den ÖPNV attraktiver, sondern auch den Verkehr in Mecklenburg-Vorpommern sicherer.

Dennoch gilt es, besonders neuralgische Punkte, wie Haltestellen, möglichst sicher auszugestalten. So sollte im Rahmen der Schülerbeförderung sichergestellt sein, dass der Ein- und Ausstieg von Schülerinnen und Schülern an Haltestellen in geordneter Weise abläuft. Hier können z.B. ältere Schülerinnen und Schüler durch ihr Handeln einen wertvollen Beitrag leisten.

Im Tourismusland Mecklenburg-Vorpommern hat der Reisebusverkehr große 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 eines zweiten Fahrers).

Damit wird die Verantwortlichkeit der Unternehmen gestärkt. Diese Möglichkeit sollte besonders von Schulklassen und Seniorengruppen stärker genutzt werden. Alle Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer des gewerblichen Personen- und Güterkraftverkehrs sind nach der EU-Richtlinie 2003/59/EG verpflichtet, neben der Fahrerlaubnis eine Berufskraftfahrerqualifikation nachzuweisen. Damit soll unter anderem ein Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit sowie zur Kraftstoffverbrauchsoptimierung geleistet werden.

3. Verkehrsweg Straße (Zebrastreifen, Radwegeausbau, Modellprojekte 30 innerorts, Alleen und Landstraßen)

Straßenplanung und Straßenbau, die 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 abzustellen. Deshalb soll für kommunale Straßenbauvorhaben die Ausreichung von Fördermitteln künftig auch an die Durchführung von begleitenden Sicherheitsaudits geknüpft werden.



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 auf die Bauleitplanung sowie auf Maßnahmen der Städtebauförderung zu. Hierbei sollen auch die Erfahrungen der Unfallkommissionen beachtet werden.

Für die Sicherheit des Radverkehrs ist eine angepasste sowie möglichst „fehlerverzeihende“ Infrastruktur wichtig. Insbesondere Knotenpunkte müssen sicher

und verständlich gestaltet werden (NRVP 3.0, S. 37, 49 ff.). In Mischverkehren kann eine Reduzierung der Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsteilnehmern die Sicherheit erhöhen (NRVP 3.0, S. 34, 49).

Die Landesregierung unterstützt das mit der Änderung der Straßenverkehrsordnung verfolgte Ziel, Kommunen mehr Handlungsspielräume in Problembereichen zur Verkehrsberuhigung zu gewähren. Tempo 30- oder anderweitig verkehrsberuhigte Zonen, Fußgängerüberwege oder sonstige Querungs-

hilfen 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 Personen sich rechtzeitig orientieren und regelgerecht reagieren können.

Mecklenburg-Vorpommern ist über seine Landesgrenzen hinweg bekannt für seine Alleen, deren Schutz Verfassungsrang hat. Doch Alleen stellen auch ein besonderes Gefährdungspotenzial dar: Im

Falle des Abkommens von der Fahrbahn können Straßenbäume zu gefährlichen Hindernissen werden. Deshalb hat das Land seit dem Jahr 2000 erhebliche Anstrengungen unternommen und neben medial wirksamen Aktionen zur Förderung und Entwicklung eines angepassten Verkehrsverhaltens Maßnahmen gegen Baumunfälle 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 Menschen als auch am Straßenrand stehende Bäume. Nicht überall, wo die geltenden Richtlinien es vorsehen, ist jedoch der Einbau von durchgehenden oder auch partiellen Schutzplanken realisierbar. So wäre beispielsweise in einigen Streckenabschnitten mit zu geringen Fahrbahnbreiten und Baumabständen ortsüblicher Verkehr übermäßig eingeschränkt, wenn die zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreiten noch weiter reduziert werden würden.

Der Erfolg der seit dem Jahr 2000 insbesondere zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in den alten Alleen durchgeführten Maßnahmen zeigt sich 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 2022 noch 21 Verkehrstote mit Baumberührung (von insgesamt 83) verringert werden. Das ist allerdings noch immer fast jeder Vierte und damit ein unvertretbar hoher Anteil. In den Jahren 2012 bis 2022 starb durchschnittlich knapp ein Drittel aller Getöteten durch Unfälle mit Baumberührung.

Der bisher zur Bekämpfung von Baumunfällen in Altalleen beschrittene Weg mit dem vorrangigen Einbau von Schutzplanken und auch anderweitigen straßenbaulichen und straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen soll deshalb fortgesetzt werden. Dazu wurde ein 2017 begonnenes „Maßnahmenprogramm

Baumunfälle“ aufgestellt, welches direkt mit einem zweiten Programm von 2022 bis 2024 fortgeführt wird. In Bereichen, die zurückliegend durch Baumunfälle auffällig waren, sollen die Maßnahmen im Rahmen der verfügbaren Kapazitäten kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden. Bei der Neuanlage von Alleen und in vorhandenen 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 12.05.2023 (Landtagsdrucksache 8/2170) verwiesen.

Zur Konfliktverminderung bedarf es auch weiterhin regelmäßiger und zielgerichteter Maßnahmen der Verkehrsüberwachung. Daneben soll umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit, zum Beispiel durch Verkehrssicherheitskampagnen, auch künftig zur Sensibilisierung und zur Akzeptanz der Maßnahmen beitragen.

Im Rahmen der Alleenkampagne der Landesregierung „Schön gefährlich“ wurde seit 2019 jährlich an über 100 Plakatstandorten auf Gefahren durch Alleen und auf Landstraßen generell aufmerksam gemacht. Die Landesregierung plant die Fortsetzung dieser Kampagne, die inzwischen auch zu weiteren wichtigen Unfallursachen auf Landstraßen stattfindet. Einen Schwerpunkt bildet dabei die Kampagne „Ganz schön WILD“, die Fahrerinnen und Fahrer über Wildwechsel als Unfallursache sensibilisieren soll.

D. Zusammenfassung

Maßnahmen zur Sicherstellung und Weiterentwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit im Land:

- Fortgesetzte **Verkehrssicherheitsarbeit**,
- Stärkung der **Mobilitätskompetenz** der Bürgerinnen und Bürger durch offensive Öffentlichkeitsarbeit unter Berücksichtigung der Veränderungen im Mobilitätsverhalten und der genutzten Fahrzeuge,
- 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,
- Aufrechterhaltung des **Überwachungsdrucks** zur Einhaltung der Verkehrsregeln,
- Überwachung der **Berufskraftfahrerqualifikation**,
- periodische **Überprüfung der Beschilderung** der Straßen,
- Fortführung der **elektronischen Unfalltypenkarte** im ganzen Land,
- Durchführung von **Verkehrssicherheitsaudits** bei der Straßenplanung,
- Erarbeitung und Fortschreibung einer **Prioritätenliste** für die Beseitigung von Unfallhäufungsstellen,
- stärkere Verknüpfung **übergreifender Maßnahmen** mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit,
- Fortsetzung der **Verkehrssicherheitsmaßnahmen** in Alleen durch Schutzplanken und andere verkehrssichernde Maßnahmen,



- konsequente Verbesserung des **Fahrwegs „Straße“**,
- Einführung einer **App** zur Verkehrssicherheitsmaßnahme **„Fifty-Fifty-Taxi“**,
- Planung einer landesweiten **Verkehrssicherheitskampagne**,
- Fortführung und Weiterentwicklung von zielgruppenspezifischen **Bundes- und Landesprojekten** sowie regionalen Verkehrspräventionsangeboten,
- Unterstützung von **Projekten des Verkehrssicherheitsprogrammes des Bundes** (Kampagne für Rettungsgasse, auffällige bzw. retroreflektierende Kleidung zur Verbesserung der Sichtbarkeit bei Nutzung von Pedelecs),
- Verstärkung der **Durchfahrtskontrollen** durch kommunale Ordnungsbehörden, insbesondere im Bereich der 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,
- Bereitstellung von **Unterrichtsmaterialien zur Verkehrserziehung**.

Anhang

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

Landesverkehrswacht MV e. V.

Lankower Straße 6, 19057 Schwerin
Tel.: 0385 5219610
Fax: 0385 52196111
E-Mail: info@verkehrswacht-mv.de
www.verkehrswacht-mv.de

Fahrlehrerverband Mecklenburg-Vorpommern

Hundsburgallee 12, 18069 Rostock
Tel.: 0381 4000635
Fax: 0381 4000633
E-Mail: info@fahrlehrerverbandmv.de
www.fahrlehrerverbandmv.de

Unfallkasse Mecklenburg-Vorpommern

Wismarsche Straße 199, 19053 Schwerin
Tel.: 0385 51810
Fax: 0385 518111
E-Mail: postfach@unfallkasse-mv.de
www.unfallkasse-mv.de

ADAC Hansa e. V.

Amsinkstraße 41, 20097 Hamburg
Tel.: 040 2391919
Fax: 040 23919271
E-Mail: info@hsa.adac.de
www.adac-hansa.de
www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/
www.verkehrshelden.com/

DEKRA – Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr

Robert-Bosch-Straße 24, 18437 Stralsund
Tel.: 03831 472112
Fax: 03831 472199
E-Mail: manfred.preetz@dekra.com
www.dekra.de

TÜV Nord

Am Margaretenhof 26, 19057 Schwerin
Tel.: 0385 4891014
Fax: 03831 48930
E-Mail: fbigge@tuev-nord.de
www.tuev-nord.de

Fotos

Titel: yevtony | iStock
Seite 5: Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur,
Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern
Seite 6/7: zamrznutitonovi | iStock
Seite 8: fatihhoca | iStock
Seite 11: sefa ozel | iStock
Seite 13: monkeybusinessimages | iStock
Seite 15: EKH-Pictures | iStock
Seite 19: LeManna | iStock
Seite 20: ViktorCap | iStock
Seite 23: Bulat Silvia | iStock
Seite 25: lucigerma | iStock
Seite 26: Szepy | iStock
Seite 29: kzenon | iStock
Seite 31: Markus Volk | iStock
Seite 32: bildobjektiv | iStock
Seite 34: metamorworks | iStock
Seite 35: Milos-Muller | iStock
Seite 37: CentralITAlliance | iStock
Seite 38: Sabine Wagner | iStock
Seite 41: yevtony, fatihhoca, 1stGallery, kzenon | alle iStock
Rücktitel: LeManna | iStock



Mecklenburg-Vorpommern
Ministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Tourismus
und Arbeit