

Beirat für Verkehrssicherheitsarbeit des Landes Sachsen-Anhalt
Auftakttermin am 6. Dezember 2023
Protokoll

Ort: Ministerium für Infrastruktur und Digitales, Räume NB 05 und NB 05a
Zeit: 10:00 – 12:30 Uhr

Teilnehmende

Siehe Anlage 1

Anlagen

- Anlage 1: Liste der Teilnehmenden - Unterschriftenliste
- Anlage 2: Präsentationsfolien
- Anlage 3: Lister der teilnehmenden Institutionen

1. Begrüßung	zuständig
Hr. StS Haller begrüßt die Teilnehmenden und stellt kurz die Tagesordnungspunkte vor. Seitens der Teilnehmenden gibt es keine zusätzlichen Punkte, die zu behandeln sind.	
2. Beirat für Verkehrssicherheitsarbeit	zuständig
Die letzte Sitzung des Beirates für Verkehrssicherheitsarbeit fand im Jahr 2018 statt. Im Zuge seiner Reaktivierung wurde die Struktur durch das Ministerium für Infrastruktur und Digitales (MID) überarbeitet und vereinfacht. Neben den einmal jährlich stattfindenden Sitzungen gibt es nun jeweils eine vorbereitende Sitzung zwischen den beteiligten obersten Landesbehörden. Darüber hinaus wurde auch die Liste der teilnehmenden Institutionen angepasst und aktualisiert. Die Einladung erfolgt durch das MID.	
3. Verkehrsunfallstatistik	zuständig
Fr. Herfen vom Ministerium für Inneres und Sport (MI) stellt die Verkehrsunfallstatistik für das Jahr 2022 und die noch nicht abschließenden Verkehrsunfallzahlen für das laufende Jahr 2023 vor. Nach der Präsentation fragt Fr. Ministerin Dr. Hüsken bei den Vertretenden der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) die Verkehrsunfallentwicklung auf den Bundesautobahnen (BAB) in Sachsen-Anhalt nach. Hr. Kuntze (AdB) führt aus, dass die AdB bei der Planung von Baustellen in enger Abstimmung mit den weiteren Straßenbaulasträgern steht. Vor Baustellen sind Stauvorwarnanlagen und im Baustellenbereich Nothaltebuchten realisiert. Das oberste Ziel der AdB ist die Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses auf den BAB im Baustellenbereich. In Sachsen-Anhalt gibt es das Problem, dass die Fahrbahn der BAB A 2 auf den noch nicht sanierten Streckenabschnitten ein Alter von	

<p>ca. 30 Jahren hat und zu sanieren ist. Eine nächste Baustelle ist 2024 bereits im Bereich von Marienborn geplant. Eine gewonnene Erkenntnis ist der Zusammenhang zwischen Verkehrsunfallgeschehen und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Baustellenbereich. Höhere zulässige Höchstgeschwindigkeiten führen aufgrund des besseren Verkehrsflusses zu einer Abnahme der Verkehrsunfälle.</p> <p>Hr. Schwarz (DEKRA) gibt Hinweise in Bezug auf die Auswertung der digitalen Fahrtenschreiber der Lkw durch die Polizei in Zusammenhang mit Verkehrsunfällen.</p> <p>Hr. Marahrens vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Sachsen-Anhalt (ADFC) fragt nach, ob mit der Unfallursache „Ablenkung“ z.B. das Bedienen eines Telefons / Mobiltelefons gemeint ist? Das MI bestätigt dies. Weiterhin fragt er nach, ob es Kontrollen durch die Polizei zum seitlichen Überholabstand bei Radfahrenden in 2022 gab? Fr. Herfen (MI) führt aus, dass es gegenwärtig keine technischen Möglichkeiten gibt um den seitlichen Überholabstand zu kontrollieren. Es bedarf Zeugenaussagen und Bilder.</p> <p>Die Vertretenden des Landesschülerrates fragen die Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen der Fahranfänger/-innen nach. Fr. Herfen (MI) führt aus, dass die Verkehrsunfallzahlen der Fahranfänger/-innen unauffällig sind. Das begleitete Fahren ab 17 Jahren ist ein Erfolgskonzept.</p> <p>Hr. Dost vom Ministerium für Wirtschaft, Tourismus, Landwirtschaft und Forsten (MWL) fragt nach, ob die Wildunfallzahlen vom MI erfasst werden? Die Verkehrsunfälle mit Wildbeteiligung werden erfasst.</p> <p>Fr. Bunte vom Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Gleichstellung (MS) fragt nach ob es Zahlen zu den Verkehrsbelastungen auf den einzelnen Straßen gibt? Hr. Lohmann (MID) führt aus, dass es alle fünf Jahre die bundesweite Straßenverkehrszählung gibt. Darüber hinaus werden Verkehrsdaten für besondere Zwecke, technische oder politische Fragestellungen, erhoben. Fr. Bunte spricht sich für 30 km/h vor sozialen Einrichtungen aus. Hr. Baum (MID) verweist auf den Erlass für die Verkehrsbehörden für die erleichterte Anordnung von 30 km/h vor sozialen Einrichtungen wie Kitas und Schulen vom 09.10.2017, der ermessenslenkend diese Verfahrenserleichterungen nach der StVO und VwV-StVO erläutert.</p> <p>Hr. Fleischhauer vom Auto Club Europa (ACE) fragt bei den Verkehrsunfallzahlen der Radfahrenden nach und ob diese auch die E-Bikes / Pedelecs enthalten? Fr. Herfen (MI) antwortet, dass die gezeigten Unfallzahlen nur Fahrräder beinhalten. Sachsen-Anhalt hinkt dem Bundestrend mit einer Zunahme von Verkehrsunfällen mit E-Bikes / Pedelecs hinterher.</p>	
<p>4. Wildunfallpräventionsprojekt</p>	<p>zuständig</p>
<p>Hr. Lohmann (MID) erläutert und zeigt die Auswertung des Wildunfallpräventionsprojektes.</p>	

<p>Hr. Hoffmann von der Landesverkehrswacht (LVW) erläutert, dass die Verkehrsunfälle mit Wildbeteiligung häufig nur eine geringe Unfallfolge haben. Daher ist eine Reduktion der Verkehrsunfälle mit Wildbeteiligung nur begrenzt geeignet die Ziele der Vision Zero zu erreichen.</p>	
<p>5. Maßnahmen des Landesradverkehrsplanes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit</p>	<p>zuständig</p>
<p>Fr. Arnhold (MID) präsentiert die Maßnahmen des Landesradverkehrsplanes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Fr. Arnhold (MID) erläutert darüber hinaus, dass das MS und MID generell für die Radfahrausbildung von Senioren/-innen zusammenarbeiten müssen. Fr. Ministerin Dr. Hüskens führt zusätzlich aus, dass die Trennung der Verkehrsteilnehmenden durch separate Radverkehrsanlagen ein Punkt ist, der den Städten und Kommunen zufällt. Hr. Baum (MID) fragt bei den Vertretenden des MI nach, ob die meisten schweren Verkehrsunfälle mit Beteiligungen von Radfahrenden beim Kreuzen, Abbiegen und im toten Winkel von LKWs passieren. Dem stimmt Fr. Herfen (MI) zu. Hr. Hofmann (LVW) ergänzt, dass die meisten Radfahrenden einen baulichen Radweg unabhängig von einer Benutzungspflicht nutzen.</p>	
<p>6. Projekte der Landesverkehrswacht</p>	<p>zuständig</p>
<p>Hr. Bott (LVW) gibt einen Überblick über die Projekte der Landesverkehrswacht in den Jahren 2022 und 2023. Ergänzend zu den Präsentationsfolien führt er aus, dass gegenwärtig sechs örtliche Verkehrswachten Programme für Senioren umsetzen und diese Zahl steigerungsfähig ist.</p>	
<p>7. Maßnahmen mit dem Ziel der Vision Zero</p>	<p>zuständig</p>
<p>Dieser Tagesordnungspunkt dient dazu mit den Vertretenden aller beteiligter Institutionen in den Dialog zu treten welche Maßnahmen mit dem Ziel der Vision Zero aktuell umgesetzt werden und wie weitere Maßnahmen zu planen und realisieren sind.</p> <p>Hr. Zeymer (LVW) führt aus, dass sowohl im MI als auch im MID in der Vergangenheit mehr Personal für die Aufgabe der Verkehrssicherheit zur Verfügung standen. Darüber hinaus fehlen den meisten Kommunen die nötigen Haushaltsmittel um z.B. die Radverkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht auszubauen und zu unterhalten. Er spricht sich darüber hinaus für Radschulwegpläne und Radschauen aus. Hr. Marahrens (ADFC) führt streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen für Bereiche ohne Radverkehrsanlage an.</p> <p>Hr. Kaufmann vom Allgemeinen Deutschen Automobil-Club – Niedersachsen / Sachsen-Anhalt (ADAC) fragt nach, welche Zielsetzung der Beirat für Verkehrssicherheit verfolgt und welche Arbeitsstruktur angedacht sei? Fr. Ministerin Dr. Hüskens antwortet, dass sie einen stärkeren Fokus auf die Senioren/-innen im Land legen möchte.</p>	

<p>Hr. Fleischmann (ACE) ergänzt, dass es für die Altersgruppe der Senioren/-innen durch den ACE und den Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) Überprüfungsfahrten als Verkehrserziehung angeboten werden. Er weist gleichzeitig auf die rechtlichen Probleme dieser Fahrten hin. Hr. Kaufmann (ADAC) gibt zu bedenken, dass mit solchen Angeboten nur die Senioren/-innen zu erreichen sind, die bereits sensibilisiert sind. Fr. Bunte (MS) kann sich ein Bonus-system vorstellen, in dem es z.B. Taxigutscheine für Senioren/-innen gibt. Hr. Hoffmann (LVW) spricht sich für die Überarbeitung des Verkehrssicherheitsprogramm des Landes aus. Zusätzlich sollte das Verkehrssicherheits-screening weiterverfolgt und realisiert werden. Geschwindigkeitsüberwachungen durch die Polizei sind ebenfalls ein gutes Mittel um die Verkehrssicherheit zu stärken. Speziell für die Senioren/-innen gibt es Überprüfungsfahrten auf freiwilliger Basis, die durch die LVW und den Fahrlehrerverband angeboten werden.</p> <p>Wie können im Jahr 2024 ältere Menschen erreicht werden? Hr. Marahrens (ADFC) erläutert, dass Radfahrschulen für Senioren/-innen angeboten werden sollen. Eine Zusammenarbeit mit der LVW hält er für möglich. Hr. Kaufmann (ADAC) ergänzt, dass Senioren/-innen ein anderes Schulungsverhalten als z.B. Kinder und Jugendliche haben. Der ADAC möchte bei der nächsten Sitzung des Beirates für Verkehrssicherheit eine Studie vorstellen wie ältere Menschen erreicht und anzusprechen sind. Bei diesem Thema möchte der ADAC gerne mit der LVW und dem ADFC zusammenarbeiten.</p> <p>Hr. Stegelitz vom Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (BADS) führt aus, dass der BADS nicht nur die Senioren/-innen sondern auch die Legalisierung von Cannabis und andere Verkehrsunfallursachen proaktiv behandelt.</p> <p>Hr. Tost (MS) erklärt, dass Senioren/-innen gut in Apotheken für Informationen auch in Sachen Verkehrssicherheit zu erreichen sind. Diese Erfahrung hat das MS am Tag der Gesundheit gemacht.</p> <p>Fr. Ministerin Dr. Hüskens bitte das Ref.35 weitere Vorschläge zur künftigen Arbeitsstruktur des Beirates für Verkehrssicherheit zu unterbreiten, die zunächst intern mit der Hausleitung abzustimmen sind. Auch das Verkehrssicherheitsprogramm soll perspektivisch aktualisiert werden.</p>	<p>ADAC</p> <p>MID/Ref.35</p>
<p>8. Rücksichtnahme im Straßenverkehr</p>	<p>zuständig</p>
<p>Dieser Tagesordnungspunkt konnte aufgrund des zur Verfügung stehenden zeitlichen Rahmens nicht mehr behandelt werden.</p>	
<p>9. Sonstiges</p>	<p>zuständig</p>
<p>Fr. Ministerin Dr. Hüskens bedankt sich bei allen Teilnehmenden für den konstruktiven Termin und wünscht eine gute Heimreise.</p>	

Für das Protokoll:
Nils Lohmann