

Gemeinsames Verkehrssicherheitskonzept des Landkreises Prignitz und der Polizeidirektion Nord

„Zusammen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“

Hinweis:

Der Gebrauch der männlichen Bezeichnungen auf den nachfolgenden Seiten für Personen und Personengruppen dient lediglich der Vereinfachung und der besseren Lesbarkeit.

Wir weisen an dieser Stelle darauf hin, dass Personen jeden Geschlechts gemeint sind.



LANDKREIS
PRIGNITZ



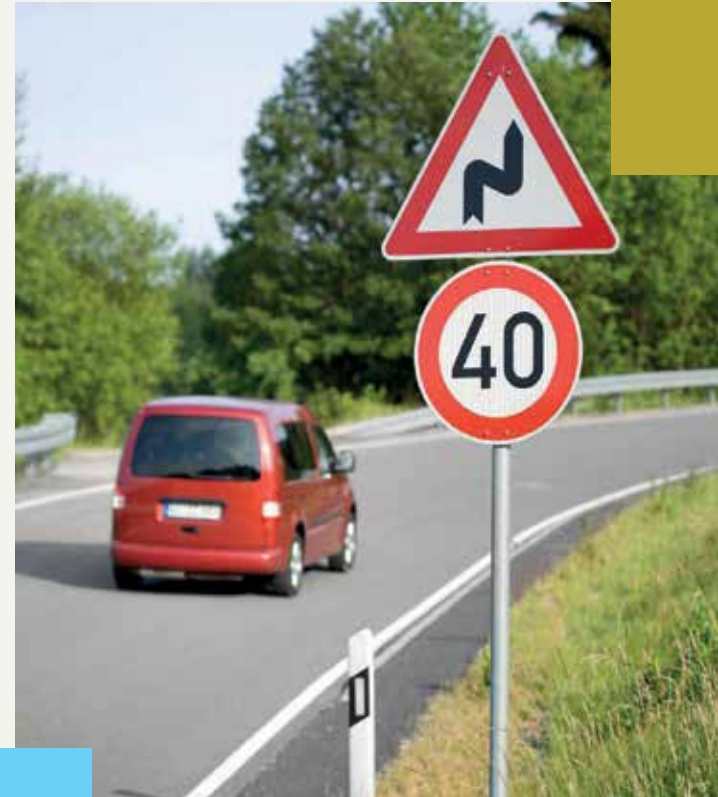
Polizeipräsidium
Land Brandenburg

DOWNLOAD BROSCHÜRE



INHALTE

- 01 Grußworte
- 02 Ziele und Leitlinien der Verkehrssicherheitsarbeit
 - 02.1 Ziele
 - 02.2 Leitlinien
- 03 Verkehrsunfallgeschehen
 - 03.1 Langzeitentwicklung der Verkehrsunfalllage im Landkreis Prignitz
 - 03.2 Verkehrsunfalllage 2022 im Landkreis Prignitz
 - 03.3 Darstellung der örtlichen, zeitlichen und sachlichen Schwerpunkte
 - 03.4 Zielgruppen
- 04 Partner der Verkehrssicherheitsarbeit
- 05 Maßnahmen
 - 05.1 Verkehrssicherheitsaufklärung/ -erziehung (EDUCATION)
 - 05.2 Verkehrsüberwachung (ENFORCEMENT)
 - 05.3 Verkehrsraumgestaltung (ENGINEERING)
 - 05.4 Öffentlichkeitsarbeit (PUBLIC RELATION)
- 06 Evaluation



01 Grußworte



„Der Straßenverkehr ist eine soziale Veranstaltung, die durch Räume, Fahrzeuge und Regeln, wesentlich aber auch durch ihre Teilnehmer geprägt wird.“

DR. KLAUS-PETER KALWITZKI, VERKEHRSPSYCHOLOGE


„Die größte Gefahr im Straßenverkehr sind Autos, die schneller fahren, als ihr Fahrer denken kann“

ROBERT LEMBKE, JOURNALIST

In den zurückliegenden Jahren konnte im Rahmen der bisherigen Verkehrssicherheitsarbeit im Landkreis Prignitz die Verkehrssicherheit deutlich erhöht und dabei insbesondere bei der Anzahl der Verkehrsunfalltoten und Schwerverletzten eine positive Entwicklung verzeichnet werden.

Dennoch ist jeder Schwerverletzte und Getötete im Straßenverkehr einer zu viel, weshalb der Landkreis gemeinsam mit der Polizei, dem Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg und der Kreisverkehrswacht Prignitz e. V. weiterhin Anstrengungen unternehmen und neue Impulse geben wird, um die Zahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschäden und damit im Straßenverkehr Getöteter und Schwerverletzter zu senken.

Sicherheit im Straßenverkehr kann nur verwirklicht werden, wenn jeder Verkehrsteilnehmer rücksichtsvolles und den Straßenbedingungen angepasstes Verhalten zu seiner Angelegenheit macht.





02 ZIELE UND LEITLINIEN DER VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT



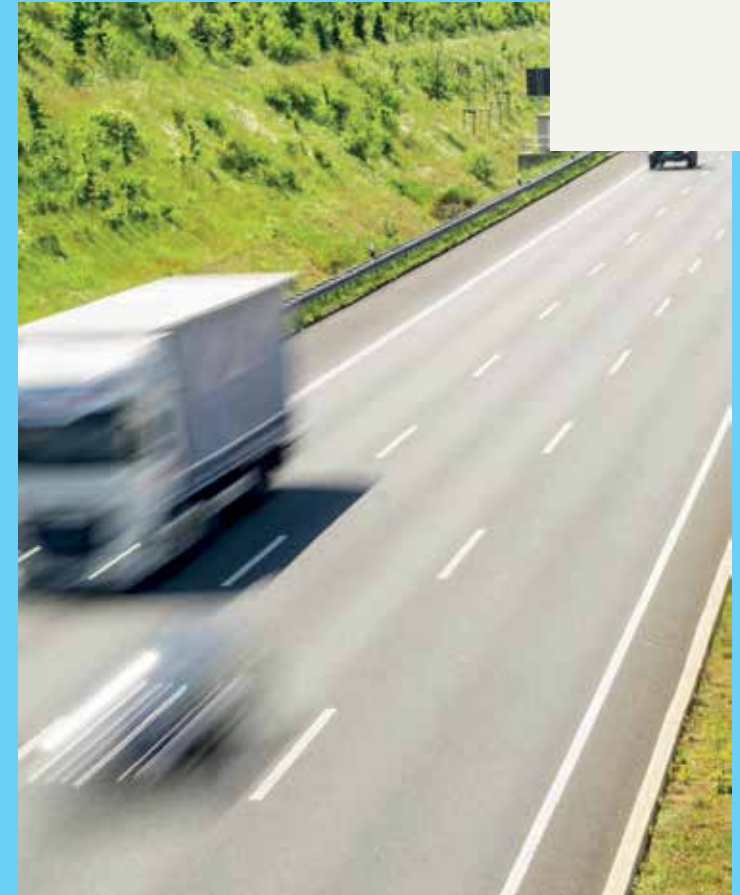
02.1 ZIELE

Die Ziele der gemeinsamen Verkehrssicherheitsarbeit sind klar definiert:

1. Konsequente Reduzierung der Straßenverkehrsunfälle, insbesondere der Anzahl von Schwerverletzten und getöteten Personen im Straßenverkehr
2. Erhöhung der Verkehrssicherheit für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer, insbesondere ältere Menschen, Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr
3. Erhöhung der Verkehrssicherheit durch flächendeckende Verkehrsüberwachung für ein regelkonformes Verhalten aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere in Hinblick auf die Hauptunfallursache *Geschwindigkeit*
4. Erhöhung der Sicherheit auf Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen zur Reduzierung der Anzahl der Unfallverkehrstoten und Schwerletzten im Straßenverkehr

Mit dem hier erarbeiteten gemeinsamen Aktions- und Strategieplan setzen sich der Landkreis Prignitz sowie die Beteiligten des Konzeptes das Ziel, die Zahl der Verkehrsunfälle, insbesondere der mit Personenschäden, weiter und dauerhaft zu verringern. Das Konzept orientiert sich dabei an der vom Land Brandenburg verfolgten Strategie.

Unser gemeinsamer Anspruch besteht darin, den Gegebenheiten des Prignitzer Straßennetzes Rechnung zu tragen und die Sicherheit in Zusammenarbeit mit dem Land, den Ämtern und den amtsfreien Gemeinden zu erhöhen. Dem demografischen Wandel Rechnung tragend wollen wir, dass sich alle Verkehrsteilnehmer bis ins hohe Alter ihre Mobilität bewahren und sich sicher auf den Straßen des Landkreises Prignitz bewegen können. Das Konzept ist auf eine nachhaltige Verhaltensänderung bei Verkehrsteilnehmern ausgerichtet. Insbesondere Kinder sind auf eine sichere und verantwortungsbewusste Teilnahme am Straßenverkehr vorzubereiten.





02.2 LEITLINIEN

Der Weg für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit im Landkreis Prignitz ist eine Kombination aus:

- Verkehrssicherheitsaufklärung/-erziehung (Education),
- Verkehrsüberwachung (Enforcement),
- Verkehrsraumgestaltung (Engineering) und
- Öffentlichkeitsarbeit (Public Relation).

„Verkehrssicherheit
ist und bleibt eine
gesamtgesellschaftliche
Daueraufgabe!“



*Christian Müller
Landrat des Landkreises Prignitz*

1. Null Toleranz gegenüber unbelehrbaren Verkehrsteilnehmern!
2. Verkehrsregeln sind nicht verhandelbar!
3. Durch eine proaktive, transparente und kooperative Verkehrssicherheitsarbeit schützen wir Leben!



03 VERKEHRSUNFALLGESCHEHEN



03.1 LANGZEITENTWICKLUNG (10 JAHRE) DER VERKEHRSUNFALLLAGE IM LANDKREIS PRIGNITZ

Im Betrachtungszeitraum (2013 bis 2022) ist die Gesamtanzahl der Verkehrsunfälle (VU) leicht gestiegen. Für das Jahr 2022 wurden mit 2.673 Verkehrsunfällen insgesamt 90 Verkehrsunfälle (+3,5%) mehr registriert als im Vergleichsjahr 2013 (2.583 VU).

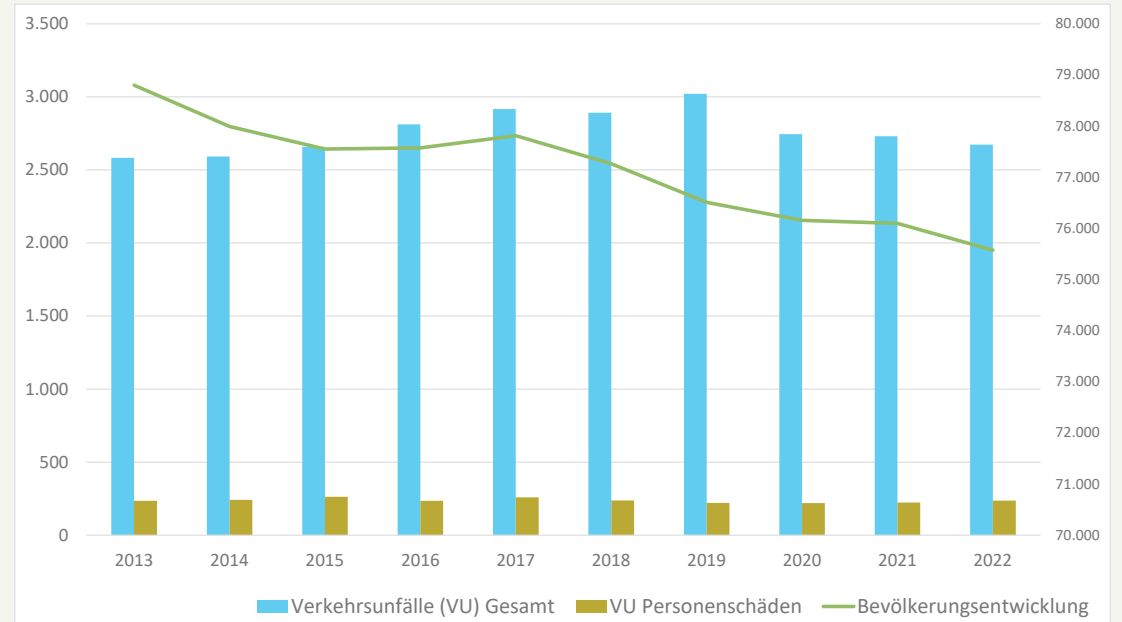
Seit dem Jahr 2013 sank hingegen die Bevölkerungszahl im Landkreis Prignitz um 3.225 Einwohner. Waren für das Jahr 2013 noch 78.799 Einwohner gemeldet, so lag die Einwohnerzahl im Jahr 2022 bei 75.574 (-4,1%).

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUP) ist im Landkreis Prignitz in den zurückliegenden zehn Jahren konstant geblieben. Für das Jahr 2022 wurden insgesamt 237 VUP erfasst (+ 2 bzw. + 0,9%). Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden lag im Jahr 2013 bei 235 Verkehrsunfällen.

Im Jahr 2013 erlitten fünf Personen tödliche und 87 Personen schwere Verletzungen im Zusammenhang mit Unfällen im Straßenverkehr.

Im Jahr 2022 wurden bei Verkehrsunfällen 68 Personen schwer verletzt (- 19 bzw. - 21,8%) und zwei Personen getötet (- 3 bzw. - 60,0%).

Verkehrsunfallentwicklung der Jahre 2013 bis 2022



03.2 VERKEHRSUNFALLLAGE 2022 IM LANDKREIS PRIGNITZ

Im Jahr 2022 ereigneten sich im Landkreis Prignitz insgesamt 2.673 Verkehrsunfälle, was einem Rückgang von 2,1 Prozent zum Vergleichszeitraum (2021) entspricht. Bei 237 (223) Verkehrsunfällen mit Personenschaden wurden 303 (293) Personen verletzt und zwei (vier) Personen getötet.

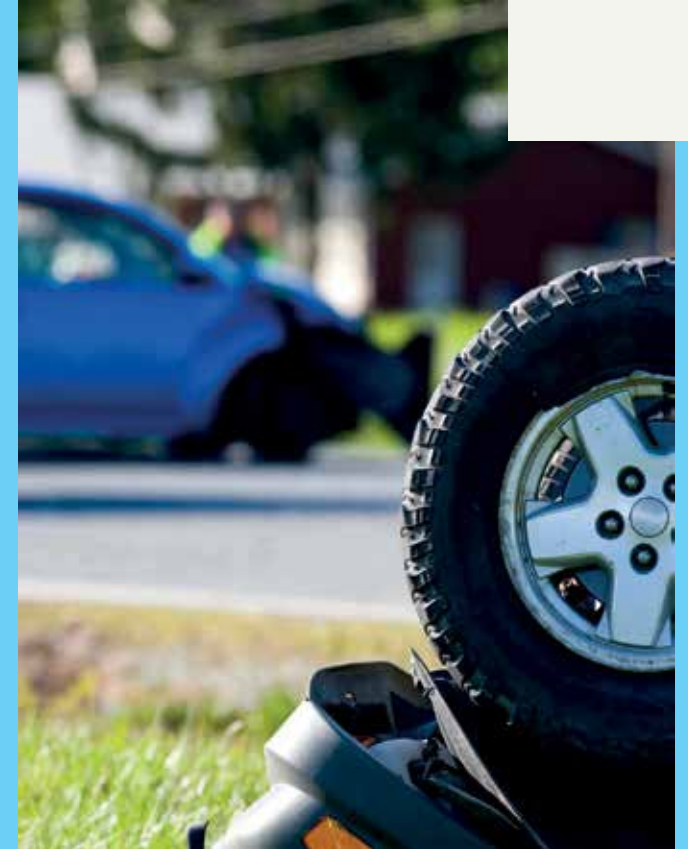
Die Entwicklung der bundesweit festgelegten Hauptunfallursachen *Geschwindigkeit*, *Vorfahrt* und *Alkohol-/Drogenfahrten* ist recht unterschiedlich.

So gab es im Jahr 2022 einen Anstieg auf 171 (133) *Geschwindigkeitsunfälle*, wobei 66 (55) Verkehrsunfälle mit Personenschaden zu verzeichnen waren. Dabei erlitten 82 (72) Personen Verletzungen, eine (drei) Person(en) wurde bei einem Geschwindigkeitsunfall getötet.

Bei der Hauptunfallursache *Vorfahrt* ereigneten sich ähnlich dem Vorjahreszeitraum 117 (118) Verkehrsunfälle mit 43 (40) Personenschadensunfällen. Insgesamt 63 (57) Personen wurden dabei verletzt. Getötet wurde, wie auch im Jahr 2021, niemand bei einem Verkehrsunfall.

Bei den Unfällen unter Einwirkung berauschender Mittel wie *Alkohol und Drogen* wurden 42 (41) Verkehrsunfälle bekannt. Hierbei wurden 17 (20) Personenschadensunfälle registriert, wobei 19 (26) Personen sich verletzten. Wie im Vorjahr wurde keine Person getötet.

Um das Gesamtbild der Rauschmittelfahrten besser einordnen zu können, sind auch die folgenlosen Rauschmitteifahrten in die Analyse einzubeziehen. Im Jahr 2022 wurden 366 folgenlose *Alkohol- und Drogenfahrten* festgestellt - ein Wert, der in den letzten Jahren stetig angestiegen ist. Somit ist die Bekämpfung dieser Hauptunfallursache weiter in den Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit zu stellen.





03.3 DARSTELLUNG DER ÖRTLICHEN, ZEITLICHEN UND SACHLICHEN SCHWERPUNKTE

ÖRTLICHE SCHWERPUNKTE

Im Landkreis Prignitz sind gegenwärtig **vier Unfallhäufungsstellen** im Fokus der Verkehrsunfallkommission:

1. Streckenabschnitt der Bundesstraße 189 zwischen Groß Pankow und Pritzwalk (aktiv seit 2000) → konstant hohe Verkehrsunfallursache mit Wildbeteiligung
2. Perleberg, Bundesstraße 5 / Bundesstraße 189, Abfahrt Perleberg-Nord (aktiv seit 2009) → Verkehrsunfälle unter Beteiligung des linksabbiegenden Verkehrs
3. Perleberg, Kreisverkehr Hamburger Straße – Reetzer Straße (aktiv seit 2011) → Missachtung der Vorfahrt
4. Wittenberge, Kreuzungsbereich Perleberger Straße / Karl-Marx-Straße (aktiv seit 2015) → ungleiche Unfallursachen ohne eindeutigen Schwerpunkt

Insgesamt 38% aller Verkehrsunfälle ereignen sich in den Städten Wittenberge, Perleberg und Pritzwalk. In Wittenberge passierten im Jahr 2022 insgesamt 510 (449) Verkehrsunfälle, für die Stadt Perleberg wurden 278 (301) und für die Stadt Pritzwalk 228 (270) Verkehrsunfälle registriert. Somit sank die Anzahl der Verkehrsunfälle in Perleberg um 6,1% und in Pritzwalk um 15,6% zum Vergleichszeitraum 2021, hingegen es in Wittenberge zu einem Anstieg um 13,6% kam.

Eine Unfallhäufungsstelle (oder Unfallschwerpunkt) ist ein Knotenpunkt oder ein 200 bis 500 Meter langer Streckenabschnitt einer Straße, an dem innerhalb eines Jahres fünf gleichartige oder drei Verkehrsunfälle mit Personenschaden oder innerhalb von drei Jahren fünf Unfälle mit Personenschaden festgestellt werden.

Quelle: Gemeinsamer Erlass des Ministeriums des Innern und für Kommunales und des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Organisation, zu den Zuständigkeiten und Aufgaben von Verkehrsunfallkommissionen im Land Brandenburg vom 10. Dezember 2019

Bei den Außerortsunfällen ist weiterhin der hohe Anteil (75%) der Wildunfälle zum Gesamtunfallaufkommen im Landkreis Prignitz festzustellen. Allein im Jahr 2022 ereigneten sich 1.094 (1.168) Wildunfälle. *Unfälle mit Wildbeteiligung* stehen weiterhin im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit und werden im Rahmen einer gesonderten Wildunfallkommission herausgehoben, analysiert und bewertet.

In Bezug auf die Hauptunfallursachen *Geschwindigkeit* und *Alkohol-/Drogenfahrten* ist für den Landkreis Prignitz kein örtlicher Schwerpunkt festzustellen. Eine flächendeckende Verkehrssicherheitsarbeit, insbesondere Verkehrskontrollen, ist daher angezeigt. Für die Hauptunfallursache *Vorfahrt* sind innerstädtische Kreuzungen und Einmündungen, an denen Vorfahrtsregeln missachtet werden, besonders kontrollrelevant.



03.3 DARSTELLUNG DER ÖRTLICHEN, ZEITLICHEN UND SACHLICHEN SCHWERPUNKTE

ZEITLICHE SCHWERPUNKTE

Bei der zeitlichen Analyse des Verkehrsunfallgeschehens zeichnen sich verschiedene Faktoren ab. So kommt es einerseits im „Berufsverkehr“, montags bis freitags in der Zeit von 16:00 bis 18:00 Uhr, zu einem erhöhten Verkehrsunfallgeschehen. Andererseits bilden die Zeitspannen von 06:00 bis 07:00 Uhr und von 21:00 bis 22:00 Uhr unabhängig vom Wochentag einen Schwerpunkt. Die Ursache hierfür ist die Häufung von Wildunfällen in der Dämmerungszeit. Ausgehend dessen begründet sich insbesondere im Monat Oktober mit der Zeitumstellung ein erhöhtes Unfallgeschehen.

SACHLICHE SCHWERPUNKTE

Radfahrunfälle werden statistisch nur durch die Erhebung von Unfällen mit Beteiligung von Fahrradfahrern erfasst. Die gesundheitlichen Folgen für Fahrradfahrer bei einem Zusammenstoß mit einem Fahrzeug sind zum größten Teil erheblich. Am häufigsten wurden Unfälle mit beteiligten Radfahrern in den Städten Wittenberge (41), Perleberg (22) und Pritzwalk (25) registriert. Insgesamt gab es in der Prignitz im Jahr 2022 bei Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern 100 bekannt gewordene Verkehrsunfälle, 70 davon waren mit Personenschäden verbunden. Die Anzahl der registrierten Radfahrunfälle stellt an sich keinen Schwerpunkt dar, jedoch liegt der Anteil bei Verkehrsunfällen mit verletzten Personen bei 29,5%.

Baumunfälle stellen in der polizeilichen Unfallanalyse keine Ursache für Verkehrsunfälle dar. Infolge von Fehlverhalten der Fahrzeugführer stellt die Kollision mit einem Straßenbaum jedoch eine Verschärfung der Unfallfolgen dar. In der Prignitz ereigneten sich im Jahr 2022 insgesamt 58 (64) Baumunfälle. Dabei wurden 30 (38) Personen verletzt und keine (1) Personen getötet. Als ursächlich für die Kollision mit Straßenbäumen sind das Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit sowie das Fahren unter Alkohol- oder Betäubungsmittelleinwirkung zu sehen.

Am 8. Juli 2011 ist der sogenannte „Alleenerlass“ im Land Brandenburg in Kraft getreten. Dieser sieht die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Straßen mit „Alleen-Charakter“ auf maximal 70 km/h vor. Seit Umsetzung des Erlasses durch die Untere Straßenverkehrsbehörde sowie die Straßenbaubehörden kann ein deutlicher Rückgang an Baumunfällen festgestellt werden. Waren es im Jahr 2013 noch 108 Baumunfälle, so sank die Zahl für das Jahr 2022 um 46,3% auf 58 Baumunfälle ab. Der Anteil verletzter Personen infolge der Kollision mit einem Straßenbaum lag 2022 bei rund 45%.



03.4 ZIELGRUPPEN

Junge Fahrer (18 bis 24 Jahre) verursachen in Bezug auf ihren Anteil in der Bevölkerung des Landkreises Prignitz eine überproportionale Anzahl von Verkehrsunfällen. So liegt der Bevölkerungsanteil gegenwärtig bei 4,5%, der Anteil der von ihnen verursachten Verkehrsunfälle bei 11,7%. Deutlicher wird die Diskrepanz bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden, hier liegt der Anteil bei 13,5%. Aufgrund der ländlich geprägten Infrastruktur im Landkreis ist es für Jugendliche sehr wichtig, selbstständig mobil zu sein. Bei der Altersgruppe trifft jedoch fehlende Erfahrung im Straßenverkehr auf unangebrachtes Fahrverhalten. Das führt regelmäßig zu Verkehrsunfällen, oft auch mit verletzten Personen. Ein positiver Einfluss auf das Verkehrsverhalten junger Fahrer wird durch das seit dem 1. Januar 2021 zulässige Fahrerlaubnismodell „Begleitetes Fahren ab 17“ festgestellt, dass es dieser Gruppe von Fahrzeugführern ermöglicht, unter Begleitung bereits erfahrener Verkehrsteilnehmer aktiv am Straßenverkehr teilzunehmen.

Senioren (ab 65 Jahren) sind insbesondere im Zusammenhang mit der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit in den Fokus der Arbeit der Verkehrsunfallkommission gerückt. Der Anteil der am Straßenverkehr teilnehmenden älteren Menschen hat und wird sich aufgrund der demografischen Entwicklung im Land Brandenburg weiterhin erhöhen. Für immer mehr Menschen, insbesondere in ländlichen Regionen wie der Prignitz, spielt die selbstständige Mobilität und damit die Möglichkeit einer langen Teilnahme am gesellschaftlichen Leben eine sehr große Rolle. Das zunehmende Alter nimmt unbestritten Einfluss auf das Fahrverhalten.

Verlängerte Reaktionszeiten, nachlassende Seh- und Hörfähigkeit, Einschränkungen der Beweglichkeit sowie der mögliche Einfluss von Medikamenten können mitunter zu erheblichen Einschränkungen beim Führen eines Fahrzeugs und der Teilnahme am Straßenverkehr führen. Betrachtet man die Unfallverursacherstatistik, so wurden im Landkreis Prignitz im Jahr 2022 insgesamt 21,5% der Unfälle durch Senioren verursacht, der Bevölkerungsanteil beträgt gegenwärtig 29,3%.

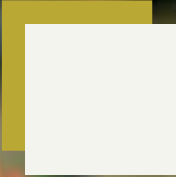
„Wer von uns würde beim Autofahren freiwillig für einige Sekunden die Augen schließen?“



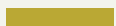
*Anja Autzen
Leiterin der
Verkehrsunfallkommission*

Vorfahrt, Geschwindigkeit und Abstand gehören auch weiterhin zu den häufigen Hauptunfallursachen. Zusammen mit den Verkehrsunfällen mit der Beteiligung von Zweirädern sowie den Baumunfällen gehören sie aber auch zu den Unfällen, die aufgrund ihrer Folge für die Fahrzeuginsassen verheerende Wirkung haben können.

Ablenkung, wie die Benutzung elektronischer Geräte, ist ebenso eine nicht zu unterschätzende Gefahr im Straßenverkehr. Bereits kurze Phasen der Unaufmerksamkeit führen häufig zu schweren Unfällen. Schon zwei bis drei Sekunden nimmt der Blick auf das Display des Telefons in Anspruch. Bei einem PKW, der 50 km/h fährt, entspricht diese Dauer einem Blindflug von ca. 30 Metern.



04 PARTNER DER VERKEHRSSICHERHEIT





Im Landkreis Prignitz wird die Verkehrssicherheitsarbeit durch eine Vielzahl von Akteuren geleistet. Aufgrund des hohen Informations- und Kommunikationsbedarfes ist daher eine laufende Fach und Ebenen übergreifende Abstimmung und Zusammenarbeit erforderlich.

VERKEHRSunFALLKOMMISSION

Die Bekämpfung der Straßenverkehrsunfälle an Unfallhäufungsstellen ist nach der Verwaltungsvorschrift zu § 44 Straßenverkehrs-Ordnung eine gemeinsame Aufgabe von Polizei, Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaubehörden. Die Verkehrsunfallkommission im Landkreis Prignitz hat bei der Beseitigung und Entschärfung von Unfallhäufungsstellen eine wichtige Funktion, da sie über die Aktivierung entscheidet und sie fortlaufend unter Beobachtung hält. Die Verkehrsunfallkommission ist auf allen Ebenen das entscheidende Gremium zur Bekämpfung von Straßenverkehrsunfällen an Unfallhäufungsstellen.

STRASSENBAULASTTRÄGER

Der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, die Kreisstraßenmeisterei des Landkreises und die Straßenbaubehörden der Ämter und amtsfreien Gemeinden sind im hiesigen Sinne für die Verkehrsraumgestaltung zuständig. So ist es ihre Aufgabe, Straßen und andere verkehrstechnische Einrichtungen so zu gestalten, dass sie den Ansprüchen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs genügen. Der Landesbetrieb, der Landkreis und die Kommunen setzen Empfehlungen und Beschlüsse der Verkehrsunfallkommission hierzu zeitnahe um.

KREISVERKEHRSWACHT PRIGNITZ E.V.

Die Kreisverkehrswacht Prignitz e. V. hat die Aufgabe, die Verkehrssicherheit in der Prignitz zu fördern. Schwerpunktaktivität ist die Verkehrserziehung und -aufklärung aller Verkehrsteilnehmergruppen vom Kind bis zum Senior, vom Fußgänger bis zum motorisierten Verkehrsteilnehmer. Sie führt zahlreiche Verkehrssicherheitsaktionen durch und arbeitet eng mit den regionalen Partnern der Verkehrssicherheit zusammen.

POLIZEI

Die Aufgaben der Polizei lassen sich in präventive und repressive Polizeitätigkeit unterteilen. Während es sich bei der präventiven Polizeitätigkeit um die Abwehr von Gefahren handelt, ist eine repressive Tätigkeit gegeben, wenn die Polizei im Rahmen der Strafverfolgung agiert. Die Polizei nimmt ihre Verantwortung dabei durch eine zielgruppenorientierte Prävention und eine nach Schwerpunkten ausgerichtete Repression wahr. Die polizeiliche Repression fördert normgerechtes Verkehrsverhalten und trägt zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei.

**„Mit Vorsicht und Rücksicht
kommen Sie sicher ans Ziel!“**



*Frank Storch
Leiter der Polizeidirektion Nord*

Ziele der Verkehrsüberwachung sind die positive Einflussnahme auf das Verkehrsverhalten der Verkehrsteilnehmer, das Abhalten von verkehrsuntüchtigen Personen an der Verkehrsteilnahme, das Verhindern der Teilnahme am Verkehr mit verkehrsunsicheren oder die Umwelt unzulässig beeinträchtigenden Fahrzeugen sowie das Erkennen und Beseitigen sonstiger Gefahrenquellen bzw. Mängel im Verkehrsraum.

Beratung und Unterstützung im Bereich der Verkehrsunfallverhütung sind ein starker Eckpfeiler polizeilicher Prävention. Somit gewinnt insbesondere die enge Zusammenarbeit mit den Schulen und kommunalen Gremien an Bedeutung.

ORDNUNGSBEHÖRDEN DER STÄDTE UND GEMEINDEN

Bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben (Ordnungsbehördengesetz) tragen die Ordnungsbehörden eine herausragende präventive und repressive Verantwortung zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Dabei liegt der Schwerpunkt im ruhenden Verkehr. Bürgerorientiert nehmen sie weiterhin maßgeblich auf die mit den Partnern abgestimmte, sichere Verkehrsraumgestaltung (Umsetzung verkehrsrechtlicher Anordnungen sowie die bauliche Veränderung von Verkehrsflächen) Einfluss. Sie gewährleisten eine sichere innerörtliche Verkehrslenkung (Abbau und Vermeidung von „Schilderwäldern“, Sichtfreiheit, Parkraumgestaltung, eindeutige und erkennbare Fahrbahnmarkierungen, Beleuchtung). Im Rahmen der Gremienarbeit Kommunale Kriminalitätsprävention (KKP) werden Problemfelder zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit durch die Partner besprochen, Lösungsansätze ermittelt und zeitnahe umgesetzt.



SCHULEN

Durch die Partnerschaft der Polizei und den Schulen im Land Brandenburg wird die gemeinsame Umsetzung sicherheitsfördernder Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention auf der Grundlage des Gemeinsamen Runderlasses „Kooperation bei Kriminal- und Verkehrsunfallprävention und Notfallplanung“ vom 10. Mai 2013 ermöglicht. Hierbei werden auch andere Träger der Verkehrsunfallprävention eingebunden.

OPFERHILFEEINRICHTUNGEN

Neben der Polizei, den Gerichten und Behörden helfen insbesondere Opferschutz- und Opferhilfeeinrichtungen den Betroffenen dabei, die Folgen von psychischen, physischen und materiellen Schäden zu überwinden bzw. abzumildern. Die Verbesserung und Effektivierung von Opferschutz und Opferhilfe in präventiver als auch in repressiver Hinsicht ist ein grundlegender Faktor zukünftiger Arbeit. Die Gewährung von Schutz und Hilfe für Opfer von strafbaren Handlungen gehört zu den vorrangigen Aufgaben einer Gesellschaft. Dabei kann es keinen Unterschied machen, welcher Nationalität, Hautfarbe, Herkunft, religiösen Überzeugung usw. das Opfer ist. Es kommt allein darauf an, dass ein Mensch zu Schaden gekommen ist. Die Unfallopferbetreuung durch die Notfallseelsorge und anderen Partnern im Landkreis Prignitz ist zu verstärken und insbesondere bei schweren Verkehrsunfällen anzubieten.

MEDIEN

Die Förderung des öffentlichen Bewusstseins für die Verkehrssicherheitsarbeit braucht die Mithilfe der Medien. Das Thema Verkehrssicherheitsarbeit muss in der Öffentlichkeit stetig präsent sein, um die Bedeutung eines gemeinschaftlichen, verantwortungsvollen und regelgerechten Verhaltens im Straßenverkehr zu fördern.

NETZWERK VERKEHRSSICHERHEIT BRANDENBURG

Das „Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg“ fördert den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen den Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg. Dazu gehören Mitarbeiter von Bildungseinrichtungen sowie Initiativen, Verbänden, Vereinen, Verwaltungen und die Polizei.



05 SCHWERPUNKTE DER VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT



05.1 VERKEHRSSICHERHEITSAUFKLÄRUNG/ - ERZIEHUNG (EDUCATION)

Eine zielgruppenorientierte Aufklärung und Verkehrserziehung ist in Zusammenarbeit zwischen der Verkehrswacht Prignitz e.V. und anderen Trägern sowie der Polizei abzustimmen und durchzuführen. Gemeinsam mit anderen Institutionen und freien Trägern (z. B. Versicherer, Fahrschulen usw.) sind Aktionstage zu planen und durchzuführen.

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 angeboten und beworben werden.

Im Rahmen der reaktivierten Wild-Verkehrsunfallkommission steht eine Ausstellung, bestehend aus sechs transportablen Aufstellern (je 1x2 Meter), zur Verfügung und kann kostenfrei beim Landkreis ausgeliehen werden. Die Ausstellung „Wildunfälle“ sensibilisiert den Betrachter für das Thema und informiert über das Verhalten von Wildtieren, über kritische Tages- und Jahreszeiten sowie über stark frequentierte Landschaftstypen und Regionen. Außerdem werden Empfehlungen gegeben, wie Wildunfälle vermieden oder ihre Folgen vermindert werden können und was nach einem Wildunfall zu tun ist. Weiter betreibt der Landkreis Prignitz im Rahmen eines Brandenburger Projektes gegen Wildunfälle zwei Wildwarnanlagen. An gegenwärtig einem Straßenabschnitt mit erhöhtem Wildunfallgeschehen werden Verkehrsteilnehmer durch das blinkende Display auf erhöhtes Wildaufkommen hingewiesen.

Verantwortlich: Landkreis Prignitz, Verkehrswacht Prignitz, Schulen, Ordnungsbehörden, Polizei

„Verkehrssicherheitsarbeit muss darauf abzielen, Einstellungen zu verändern - in der Hoffnung, damit auch das Verkehrsverhalten sicherer zu machen.“



*Lutz Mattheus
Leiter Führungs- und Revierdienst
Polizeiinspektion Prignitz*

05.2 VERKEHRSÜBERWACHUNG (ENFORCEMENT)

Die Beteiligten des Verkehrssicherungskonzeptes haben es sich zur Aufgabe gemacht, die Verkehrssicherheit durch die gemeinsame Überwachung in der Verantwortung von Polizei und Landkreis mit abgestimmten präventiven und repressiven Maßnahmen gleichermaßen zu erhöhen. Die Verkehrsüberwachung konzentriert sich auf die Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden. Dies erfolgt schwerpunktmäßig durch die Bekämpfung der Hauptunfallursache Geschwindigkeit.

Mit den zur Verfügung stehenden Messgeräten beim Landkreis, den Kommunen sowie der Polizei sind zuvor Verkehrsströme, Verkehrsstärken sowie Durchfahrtsgeschwindigkeiten zu analysieren, mit Hilfe der analytischen anonymisierten Daten zum Verkehrsverhalten lokale Brennpunkte für eine Verkehrsüberwachung zu definieren und gemeinsam abzustimmen. Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen sind gegenseitig zur Verfügung zu stellen.

Die stationären Anlagen des Landkreises Prignitz zur Geschwindigkeitsüberwachung wurden im Laufe der letzten Jahre dem technischen Stand angepasst und vollständig modernisiert. Ergänzt werden diese Anlagen seit 2022 durch eine Semimesstation. Hierbei handelt es sich um eine mobile Geschwindigkeitsmessanlage, die ohne zusätzliches Personal die Geschwindigkeitsüberwachung rund um die Uhr vornimmt. Die Flexibilität im Standortwechsel bildet in Verbindung mit den Messgeräten zur Analyse der Verkehrsströme eine moderne Möglichkeit präventiver Maßnahmen und fügt sich effektiv in das Gesamtsystem polizeilicher Überwachungsmaßnahmen im Straßenverkehr ein.




05.2 VERKEHRSÜBERWACHUNG (ENFORCEMENT)

Insbesondere Geschwindigkeitsüberwachungen sind flächendeckend im Landkreis, aber auch auf Schwerpunktbereiche (Schule, Kindertagesstätten, Alten- und Pflegeheime, Krankenhäuser) zu konzentrieren. Im Jahr 2017 wurden nach der Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung im Rahmen einer Sonderverkehrsschau sämtliche Einrichtungen geprüft, die in den Geltungsbereich des § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO fallen. Vor diesen Einrichtungen wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt. Die Einhaltung der Geschwindigkeitsregeln ist verstärkt im Rahmen der Verkehrsüberwachung zu kontrollieren. Die Maßnahmen werden über die Unfallkommission schwerpunktorientiert abgestimmt und koordiniert.

Verantwortlich: Landkreis Prignitz, Polizei

Über die tägliche Verkehrsüberwachung hinaus sind Komplexkontrollen zu Alkohol- und Drogenverstößen im Straßenverkehr sowie zur Feststellung von Rotlichtverstößen und der Missachtung von Vorfahrtsregeln zu planen und umzusetzen. Dabei sind neben Kraftfahrern in den Zielgruppen verstärkt Radfahrer zu kontrollieren. Des Weiteren sind Verkehrskontrollen vor Schulen sowie an Schulwegen durchzuführen.

Verantwortlich: Polizei



„Jede Person, die sich nicht an die Regeln im Straßenverkehr hält, muss jederzeit mit der Entdeckung rechnen.“




*Mathias Ehrchen
Leiter der Polizeiinspektion Prignitz*

05.3 VERKEHRSRAUMGESTALTUNG (ENGINEERING)

Durch die Zusammenarbeit aller Partner ist aktiv auf die Verkehrsraumgestaltung Einfluss zu nehmen, um die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen. So beteiligen sich die Partner nicht nur an der Planung des vorhandenen Straßennetzes, sondern teilen auch ihre durch die Verkehrsunfallaufnahmen und Verkehrsüberwachungsmaßnahmen gewonnenen Erkenntnisse den Verkehrsplanern mit, um entsprechende Gefahrenstellen durch Anpassung bzw. Umgestaltung des Verkehrsraumes oder durch verkehrsregelnde Maßnahmen zu beseitigen oder zu entschärfen.

Die zeitnahe Weitergabe von Auffälligkeiten im Zusammenhang mit dem Verkehrsunfallgeschehen an alle Verantwortlichen wie die Unfallkommission, die Straßenverkehrsbehörde und die Baulastträger ist eine der vorrangigen Aufgaben der polizeilichen Verkehrsunfallanalyse. Von den Straßenverkehrsbehörden werden unter Beteiligung der Straßenbaubehörden und der Polizei regelmäßige Verkehrsschauen zur Überprüfung der Straßen und ihrer Ausstattung auf einen verkehrssicheren Zustand sowie zur Beseitigung möglicher Gefahren durchgeführt. Dabei wird unterschieden zwischen sogenannten Regelverkehrsschauen, die in regelmäßigen zeitlichen Abständen durchzuführen sind und den thematischen Verkehrsschauen (z.B. Nacht- oder Radwegeverkehrsschauen). Neben den Verkehrsschauen mit den Straßenbaulastträgern werden ebenso regelmäßige Bahnverkehrsschauen unter Beteiligung der Baulastträger für das Eisenbahnschienennetz durchgeführt, die wiederum einer Sicherung der Bahnübergänge in Abstimmung zwischen allen beteiligten Baulastträgern dienen.

Verantwortlich: Landkreis Prignitz, Polizei, Straßenbaulastträger



„Verkehrsanlagen müssen so gestaltet sein und unterhalten werden, dass von ihnen keine abhilfebedürftigen Gefahren für den Straßenverkehr ausgehen.“



*Nancy Starost
Mitglied der
Verkehrsunfallkommission*



05.4 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT (PUBLIC RELATION)

Verkehrssicherheitsarbeit ist nur erfolgreich, wenn sie von den Bürgern akzeptiert und wahr- bzw. ernstgenommen wird. Immerhin soll der eigene Standpunkt überdacht werden und das eigene Verhalten somit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Über den Transport von Informationen durch die Medien besteht die Möglichkeit, das Anliegen der Verkehrssicherheitsmaßnahmen einer breiten Öffentlichkeit näher zu bringen und auch Problemgruppen gezielt anzusprechen, um damit Verhaltensweisen im Straßenverkehr positiv zu beeinflussen. Daher stehen folgende Maßnahmen im Vordergrund der Öffentlichkeitsarbeit:

- Zielorientierte regionale Präventionsveranstaltungen sind zu veröffentlichen.
- Das tägliche Verkehrsunfallgeschehen im Landkreis Prignitz ist präventiv wirksam darzustellen.
- Präventions- und Informationsmaterial wird an öffentlichkeitswirksamen Orten verteilt bzw. ausgehangen.
- Im Rahmen der Arbeit der Verkehrsunfallkommission und der Kommunalen Kriminalitätsprävention sind regelmäßig örtliche Schwerpunkte zu analysieren und öffentlich bekannt zu machen.
- Zum Erreichen der Zielgruppe „Junge Fahrer“ ist insbesondere die Nutzung sozialer Medien zu forcieren.

Verantwortlich: Landkreis Prignitz, Ordnungsbehörden, Polizei, Medien, Kreisverkehrswacht





06 ANALYSE DER WIRKSAMKEIT



Anhand der Verkehrsunfalllage und dem Abgleich der erzielten Ergebnisse ist die Wirksamkeit der durchgeführten Maßnahmen regelmäßig zu prüfen. Über die Umsetzung und Ergebnisse berichten die Partner des Verkehrssicherheitskonzeptes jeweils jährlich im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrssicherheitsberatung, die unter Verantwortung der Verkehrsunfallkommission vorbereitet und durchgeführt wird.

Die örtlichen und zeitlichen Lageanalysen unter Berücksichtigung der Risikogruppen und der Hauptunfallursachen sind durch die Polizei halbjährlich vorzuhalten und den Partnern der Verkehrssicherheitsarbeit zur Verfügung zu stellen.

Insgesamt ist das Verkehrssicherheitskonzept alle zwei Jahre auf seine Wirksamkeit zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.

Landkreis Prignitz
Der Landrat
Christian Müller

Polizeidirektion Nord
Leiter Polizeidirektion
DbPP Frank Storch

Polizeiinspektion Nord
Leiter Polizeiinspektion
POR Mathias Ehrchen

Landesbetrieb Straßenwesen
Abteilungsleiter des
Regionalbereiches West
Frank Schmidt

Kreisverkehrswacht Prignitz e.V.
Leiter Kreisverkehrswacht
Rosemarie Rexin





KONTAKT

E-MAIL-ADRESSE

strassenverkehr@lkprignitz.de

TELEFONNUMMER

03876 713-483

POSTANSCHRIFT

Berliner Str. 49, Haus 6b,
Erdgeschoss, Zimmer 101

19348 Perleberg