

der Landesregierung

Gesamtstrategie für mehr Fairness und Sicherheit im Straßenverkehr

Drucksache 18/1478

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Inhaltsverzeichnis

		Seite
Εi	nleitung	3
1.	Verkehrssicherheit gezielt verbessern	5
2.	Sicherer und attraktiver Radverkehr	7
3.	Falschfahrten auf Bundesautobahnen verhindern	10
4.	Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen prüfen	12
5.	Motorradfahrer und Umwelt besser schützen	
	5.1 Überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit als	
	Hauptunfallursache durch neue Sanktionsmöglichkeiten	
	gezielte Geschwindigkeitskontrollen und stringente Anwendung	
	geltender Ahndungsmöglichkeiten verringern	15
	5.2 Gezielte Kontrollen von Motorradfahrern zur Verringerung der	
	Lärmemissionen	18
6.	Überholverbote für Lkw auf Autobahnen bedarfsgerecht prüfen	19
7.	Herausforderung zunehmender Großraum- und Schwertransporte bewältige	en
	7.1 Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und	
	Schwertransporte konzentrieren	21
	7.2 Schwertransporte für Sondernutzung heranziehen	23
	7.3 Polizei von der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten	
	entlasten	25
8.	Überladung und Überschreitung von Gewichtsgrenzen verhindern	28
9.	Verkehrliche Erschließung von Biogasanlagen verantwortlich sicherstellen	31

<u>Anlagen</u>

- Anlage 1: Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik Schleswig-Holstein 2000-2012
- Anlage 2: Straßenverkehrsunfälle je Mio. Einwohner nach Ländern 2000-2012
- Anlage 3: Arbeitsprogramm der Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein e.V. 2013

Einleitung

Straßenverkehr bewegt alle. Mobilität ist für die Bürgerinnen und Bürger zum einen ein Grundbedürfnis, zum anderen aber auch Ursache für gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm und Luftschadstoffe. Für die Unternehmen ist sie Voraussetzung für ihren wirtschaftlichen Erfolg. Sie alle erwarten vom Staat, dass er Mobilität gewährleistet, verbessert und im Interesse aller fair reguliert.

Dies wird immer schwieriger, weil Erwartungen und finanzielle Leistungsfähigkeit immer weiter auseinanderklaffen. Die Mobilitätsbedürfnisse steigen und damit auch die Verkehrsleistungen, die auf der Infrastruktur, auf den Netzen erbracht werden. Vor allem die Straßeninfrastruktur wurde in den vergangenen Jahrzenten nicht in dem Zustand gehalten, der den Anforderungen entspricht. Um den weiteren Verfall des Straßennetzes aufzuhalten, haben wir die Haushaltsmittel deutlich aufgestockt.

Große Herausforderungen sind mit der vorhandenen Straßeninfrastruktur zu bewältigen, wie z.B. die erheblich zunehmenden Großraum- und Schwertransporte u.a. von Baumaschinen, Maschinenteilen, Windenergieanlagen, Betonfertigteilen und Transformatoren über das vorhandene Straßennetz. Diese zusätzlichen Belastungen müssen intelligent bewältigt werden.

Aber nicht nur motorisierter Individualverkehr und gewerblicher Güterverkehr sind auf Straßen Schleswig-Holsteins möglichst sicher, effizient und umweltfreundlich abzuwickeln. Besonderer Schutz und besondere Aufmerksamkeit gilt den sogenannten schwächeren Verkehrsteilnehmern: Radfahrern, Fußgängern und Kindern. Sie haben keine Knautschzone, keine Sicherheitsreserve. Bei einem Unfall ist die Verletzungsgefahr für diese Personengruppen besonders hoch. Regelkonformes und rücksichtsvolles Verhalten im Straßenverkehr bilden die Grundlage von sicherer und unfallfreier Mobilität.

Radfahrer und Fußgänger sind im Straßenverkehr ungeschützt und deshalb besonders gefährdet. Untersuchungen zeigen, dass innerörtliche Fahrrad- und Fußgängerunfälle häufig mit typischen infrastrukturellen und verhaltensbezogenen Defiziten
verbunden sind. Die größten Gefahren bestehen beim Überqueren von Straßen und
an Kreuzungen. Einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
von Radfahrern leistet die Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung und ihrer Verwaltungsvorschriften in Sachen Radverkehrsführung. In der Regel soll der Radverkehr zukünftig auf der Fahrbahn geführt werden. Außerdem wird die Anlage von
Schutz- oder Radfahrstreifen auf der Fahrbahn erleichtert. Darüber hinaus können
durch das Tragen eines Fahrradhelmes schwere oder gar tödliche Kopfverletzungen
verhindert werden. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängern tragen
vor allem sichere innerörtliche Wegenetze bei. Dazu zählt auch die entsprechende
Gestaltung von Ampeln, Zebrastreifen und Mittelinseln. Die Belange von Kindern,
Senioren und mobilitätseingeschränkten Menschen sind dabei besonders zu berücksichtigen.

Kinder können die Gefahren des fließenden Verkehrs – Geschwindigkeiten, Entfernungen und Bremswege – nicht immer korrekt einschätzen. Die Zahlen der Verletzten und Getöteten sind tendenziell rückläufig, geben aber nach wie vor dazu Anlass, die Verkehrserziehung und -aufklärung in Kindertagesstätten, an Grundschulen und in den Sekundarstufen dauerhaft sicherzustellen und weiter auszubauen.

Zur Vermeidung von Unfällen trägt im Übrigen auch die Arbeit der Unfallkommissionen bei. Vertreter von Polizei, Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaubehörde empfehlen gezielt Maßnahmen zur Entschärfung von örtlichen Unfallschwerpunkten.

Der Bericht "Gesamtstrategie für mehr Fairness und Sicherheit im Straßenverkehr" thematisiert aktuelle Problemstellungen, erläutert ihre Hintergründe und schlägt Maßnahmen zur Problembewältigung vor.

1. Verkehrssicherheit gezielt verbessern

Hintergrund

Anfang der Neunziger Jahre wurden im gesamten Bundesgebiet steigende Unfallzahlen beobachtet. Besonders dramatisch war die Lage in den neuen Ländern. Damit rückte die Bedeutung von Verkehrssicherheitsarbeit in das Bewusstsein der Öffentlichkeit. Die damalige Landesregierung veröffentlichte erstmals 1992 ein langfristig angelegtes "Zukunftskonzept Verkehrssicherheit für Schleswig-Holstein". Kernpunkt war die Landeskampagne "MINUS 50%". Hauptziel war, die Zahl der Verletzten und Getöteten mittelfristig um die Hälfte zu verringern. Unter diesem Leitbild wurden alle Handlungsebenen und Maßnahmen zusammengefasst.

Im Jahr 2000 wurde die Landeskampagne "MINUS 50%" durch die Landeskampagne "Sicher kommt an!" abgelöst und das "Zukunftskonzept Verkehrssicherheit" zu einer "Verkehrssicherheitskonzeption - Verkehrssicherheit für Schleswig-Holstein" fortgeschrieben. Die Landesregierung setzte sich darin ein neues Ziel: spätestens im Jahre 2010 sollte Schleswig-Holstein zu den zwei Flächenländern mit den niedrigsten relativen Unfallzahlen in Bezug auf Getötete (pro Einwohnerzahlen) gehören. Die freiwillige, gemeinsame Zusammenarbeit aller Verkehrssicherheitsakteure für mehr Verkehrssicherheit sollte fortgesetzt werden.

Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

In der langfristigen Betrachtung hat sich die Verkehrssicherheitslage in Schleswig-Holstein deutlich verbessert, wie insgesamt in Deutschland. Die Unfall- und Verunglücktenzahlen sind gesunken (vgl. Anlage 1). Dies ist auch deshalb ein positives Ergebnis, da Fahrzeugbestand und Fahrleistung deutlich angestiegen sind.

Das sehr ehrgeizige Ziel, im Zeitraum von 1990 bis 2000 die Zahl der jährlich bei Straßenverkehrsunfällen in Schleswig-Holstein Verletzten und Getöteten um die Hälfte zu reduzieren, konnte nicht ganz erreicht werden. Der Rückgang der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um 38,7 Prozent, Leitverletzten um 12,3 Prozent und Schwerverletzten um 35,0 Prozent war dennoch ein Erfolg.

Das für den Zeitraum von 2003 bis 2010 gesetzte Ziel, Schleswig-Holstein solle zu den zwei Flächenländern mit den niedrigsten relativen Unfallzahlen in Bezug auf Getötete (pro Einwohnerzahlen) gehören, konnte voll erreicht werden (vgl. Anlage 2). Der Rückgang von 80 Getöteten auf 38 Getötete je 1 Million Einwohner ist Ergebnis der guten und erfolgreichen Arbeit der Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein e.V. (LVW-SH) und ihrer Verkehrssicherheitspartner. Zu dieser positiven Verkehrsunfallentwicklung trug aber auch die verbesserte Fahrzeugtechnik und Verkehrsinfrastruktur bei.

Anpassung der Trägerstruktur der Verkehrssicherheitsarbeit

Die Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein erfolgt seit jeher als gemeinsames Handeln von Staat und Gesellschaft. Allerdings haben sich die Rahmenbedingungen für die Verkehrssicherheitsarbeit und die -akteure im Laufe der Zeit verändert. Zunächst übernahmen die staatlichen Einrichtungen Verantwortung für die konzeptionelle und operative Verkehrssicherheitsarbeit. Später traten mehr und mehr auch private Institutionen und Verbände in den Vordergrund, nicht zuletzt auch als Sponsoren einzelner Verkehrssicherheitsaktionen. Gleichzeitig führten Personaleinsparungen und Haushaltskonsolidierung dazu, dass der personelle und finanzielle Handlungsspielraum der staatlichen Einrichtungen geringer wurde.

Das Verkehrsministerium hat die Verkehrssicherheitsarbeit 2006 weitestgehend an einen Verein ausgegliedert. Das operative Geschäft und die konzeptionelle Hauptverantwortung wurden auf die LVW-SH übertragen. Das Personal für Verkehrssicherheitsarbeit im Ministerium wurde gleichzeitig von 3,0 Stellen auf 0,5 Stellen reduziert. Seitdem ist die LVW-SH wichtigster Träger aller vom Verkehrsministerium geförderten Verkehrssicherheitsaktionen. Die Mittel für "Maßnahmen zur Verkehrssicherheit" wurden in den letzten Jahren von rd. 200.000,- € (2006) auf aktuell 120.000,- € (2013) zurückgenommen. Dieser Zuwendungsbetrag entspricht 34,9 Prozent des Jahreshaushalts der LVW-SH.

Darüber hinaus ist die Unterstützung der Arbeit der LVW-SH von Bedeutung, die durch öffentlichkeitswirksame Auftritte der Hausleitung des Verkehrsministeriums bei Aktionen oder Gremiensitzungen zum Ausdruck kommt. Diese sichtbare politische und ideelle Unterstützung und die Höhe der Landeszuschüsse sind beides wichtige Gradmesser, an denen private Sponsoren und die zahlreichen ehrenamtlichen Verkehrssicherheitsarbeiter ihr Engagement ausrichten. Die Höhe der Landeszuschüsse ist im Vergleich mit den Ausgaben von Land und Kommunen für bauliche Maßnahmen gering, wie z.B. für Verkehrszeichen, Bedarfsampeln, Querungshilfen oder auch für die in Abschnitt 3 dargestellte Maßnahmen gegen Falschfahrer. Auch sollten die Mittel als Investitionen in Unfallprävention angesehen werden, mit denen nicht nur Krankheits- und Rehabilitationskosten (bundesweit ca. 30 Mrd. € jährlich), sondern vor allem auch unendlich viel menschliches Leid vermieden werden kann.

Verkehrssicherheitsprogrammatik

Mit den "Leitlinien 2011 bis 2020 für die Politik im Bereich Straßenverkehrssicherheit" hat die Europäische Kommission einen allgemeinen Regelungsrahmen, aber auch konkrete Ziele vorgegeben. Auf der Grundlage dieser EU-Initiative hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) das Verkehrssicherheitsprogramm 2011 für den Zeitraum bis 2020 veröffentlicht. Darin strebt das BMVI als Zielperspektive die Verringerung der Verkehrstoten in Deutschland bis 2020 um 40 Prozent an. Dazu werden in den Aktionsfeldern "Mensch", "Infrastruktur" und "Fahrzeugtechnik" geeignete Maßnahmen aufgezeigt, die weiterhin nachhaltig die Verkehrssi-

cherheit verbessern und den Ländern einen Orientierungsrahmen für Ihre Aktivitäten geben. Die Aktionsfelder sind mit folgenden Zielen verbunden:

• Aktionsfeld "Mensch":

Hier geht es um den Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, Zielgruppen sind insbesondere Kinder, Radfahrer, Fahranfänger und Ältere;

• Aktionsfeld "Infrastruktur":

Hier geht es um eine verkehrssichere Straßenplanung und -gestaltung sowie um die Entschärfung bestehender Gefahrenstellen;

• Aktionsfeld "Fahrzeugtechnik":

Hier geht es um den verstärkten Einsatz von intelligenten Fahrerassistenz- und Fahrzeugkommunikationssystemen.

Im Interesse einer kraftvollen und wirksamen Kommunikation müssen die Botschaften einheitlich sein. Deshalb ist es sinnvoll und gelebte Praxis, dass sich die Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit in dem programmatischen Rahmen bewegen, der von Europäischer Kommission (EU-KOM) und BMVI vorgezeichnet ist. In Schleswig-Holstein wird die Verkehrssicherheitsarbeit nach wie vor unter der Überschrift "Sicher kommt an!" hauptsächlich auf das Aktionsfeld "Mensch" konzentriert. Hier hat die LVW-SH eine herausragende Stellung. Ihre Maßnahmen und Aktionen zielen auf Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer und nachhaltige Prävention. Über das Jahresarbeitsprogramm (vgl. Anlage 3) werden die kontinuierlich veränderten Schwerpunkte angepasst. Gemeinsam mit den anderen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit leistet die LVW-SH gute und erfolgreiche Arbeit, was an der positiven Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein erkennbar ist (vgl. Anlage 2).

<u>Maßnahmen</u>

Die Landesregierung unterstreicht die Bedeutung der Verkehrssicherheitsarbeit und würdigt insbesondere das ehrenamtliche Engagement der Akteure. Sie beabsichtigt, die Verkehrssicherheitsarbeit weiterhin zu unterstützen und die finanzielle Unterstützung der Verkehrssicherheitsarbeit sicherzustellen.

2. Sicherer und attraktiver Radverkehr

Radinfrastruktur

Der Radwegebau dient neben der Erhöhung des für Schleswig-Holstein wirtschaftlich äußerst bedeutsamen Freizeitradverkehrs insbesondere der Erhöhung der Verkehrssicherheit im Schul- und Alltagsradverkehr.

¹ Die LVW-SH ist in der Lage auch unterjährig kurzfristig auf veränderte Bedarfslagen zu reagieren. So wurden nach einem tödlichen Verkehrsunfall zwischen einem Lkw und einem Fahrrad fahrenden Schüler auf dem Kieler Ostufer an dessen Schule kurzfristig Ausbildungseinheiten zum Thema "Toter Winkel" durchgeführt.

Um den Radverkehr für alle Zielgruppen - Schul- und Alltagsradverkehr sowie Freizeitradverkehr - mit hoher Effizienz weiter zu fördern, hat das Land Schleswig-Holstein ein Landesweites Radverkehrsnetz (LRVN) entwickelt. Hierbei stellt das LRVN nicht auf heutige Nutzerzahlen ab, sondern auf Radverkehrspotenziale nach der Fragestellung: "Wo kommen viele Radfahrer her und wo wollen viele Radfahrer hin?". Das LRVN bildet die Grundlage für den Radwegebau sowohl an Bundes- und Landesstraßen als auch für die Förderung kommunaler Radwegebauvorhaben.

Für die Radweglücken an klassifizierten Straßen im LRVN wurde ein Beurteilungsschema entwickelt, anhand dessen ermittelt werden konnte, wo aufgrund der Verkehrsbelastung, der Unfallsituation etc. ein baulich angelegter Radweg notwendig ist. Hierdurch wird mit den knappen Finanzmitteln ein möglichst maximaler Nutzen erreicht.

Auch die Qualitätssicherung der bestehenden Radwege orientiert sich am LRVN. Daraus folgt, dass Radwege, die Bestandteil des LRVN sind, vorrangig saniert werden und dass Radwege, für die weder aus Sicht des Schul- und Alltagsradverkehrs noch aus Sicht des Freizeitradverkehrs eine höhere Priorität besteht, nachrangig saniert werden bzw. teilweise auch aufgegeben werden müssen.

Das bestehende LRVN stammt aus dem Jahr 2004 und wurde im Jahr 2008 fortgeschrieben. Eine neuerliche Überprüfung und Aktualisierung des LRVN wird noch innerhalb dieser Legislaturperiode angestrebt.

Radverkehrsführung

Die Neufassung der Straßenverkehrsordnung (StVO) hat zum 1. April 2013 Verbesserungen für Radfahrer gebracht. Ziel des Gesetzgebers ist es, dass der Radverkehr in der Regel auf der Fahrbahn geführt wird. Eine wesentliche Neuerung ist deshalb, dass nicht mehr bevorzugt Radwege angelegt werden. Der bereits 1997 eingeführte Radfahrstreifen auf der Fahrbahn ist zukünftig dem Radweg gleichgestellt. Außerdem wird die Anlage von Fahrradstraßen und von Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Fahrbahn erleichtert. Autofahrer werden sich daher darauf einstellen müssen, dass in Zukunft mehr Radfahrer auf der Fahrbahn unterwegs sind. Dabei wird die Verkehrssicherheit keineswegs außer Acht gelassen. Entgegen eines weiterverbreiteten Irrglaubens, dass Radfahrer auf der Fahrbahn besonders gefährdet sind, gilt: Je mehr Radfahrer auf den Straßen unterwegs sind, desto geringer ist ihr prozentualer Anteil an den Verunglücktenzahlen.

Radwegebenutzungspflicht

Eine Benutzungspflicht der Radwege besteht gem. § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO, wenn das Verkehrszeichen 237 (Radweg), 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) oder 241 (Getrennter Geh- und Radweg) angeordnet ist.

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie (MWAVT) als oberste Straßenverkehrsbehörde geht grundsätzlich davon aus, dass die in der Vergangenheit getroffenen verkehrsrechtlichen Anordnungen zur Radwegebenutzungspflicht rechtmäßig sind. Gleichwohl sind die Straßenverkehrsbehörden aufgrund aktueller Rechtsprechung (u.a. Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 18. November 2010) gehalten, ihre Anordnungspraxis und damit sukzessive auch die bereits bestehenden benutzungspflichten Radwege zu überprüfen. Die Aufhebung einer angeordneten Radwegebenutzungspflicht bedarf stets der Einzelfallprüfung.

Im Auftrag des BMVI erarbeitet die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit Unterstützung der Länder gegenwärtig Empfehlungen zur Anpassung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) zu § 2 Absatz 2 Sätze 2 - 4 StVO und weitere den Radverkehr betreffende Bestimmungen. Diese Empfehlungen beziehen sich auf Praxisfragen und Probleme im Zusammenhang mit der Regelung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen und sollen den Straßenverkehrsbehörden als "Hilfestellung" dienen. Das MWAVT wird weiterhin auf Bund-Länder-Ebene an der Erarbeitung dieser Empfehlungen mitwirken.

Sanktionsniveau bei Regelverstößen

Aus der laut Unfallstatistik gestiegenen Zahl der Fahrradunfälle kann nicht automatisch auf den Grad der Einhaltung von Verkehrsvorschriften bei Radfahrern geschlossen werden. Kontrollen der Landespolizei deuten aber darauf hin, dass Radfahrer Verkehrsvorschriften zunehmend "locker" handhaben, die Normakzeptanz hier also geringer wird. Dies betrifft auch Verstöße anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber Radfahrern. Diese Beobachtungen decken sich mit den Erfahrungen aus anderen Bundesländern.

Im Rahmen der Novelle der Bußgeldkatalogverordnung wurde auf Länderinitiative daher zum 01. April 2013 das Sanktionsniveau bei den Verwarngeldern im Bereich des Radverkehrs moderat angehoben. Diese Erhöhung betrifft neben Verkehrsverstößen von Radfahrern auch Verstöße von anderen Verkehrsteilnehmern, die sich unmittelbar auf den Radverkehr auswirken (z.B. Parken auf Radwegen).

Maßnahmen

Die Landesregierung wird in den Bereichen Radinfrastruktur und Radverkehrsführung darauf hinwirken, dass die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs gewährleistet wird. Das bestehende Landesweite Radverkehrsnetz (LRVN) wird überprüft und aktualisiert.

Die Landesregierung wird das Thema "Sicher Fahrrad fahren" durch eine nachhaltige Präventionsarbeit im Rahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung unterstützen.

Die Regelakzeptanz und damit das Sicherheitsniveau des Radverkehrs soll durch verstärkte Kontrollen und konsequente Ahndung von Regelverstößen erhöht werden.

3. Falschfahrten auf Bundesautobahnen verhindern

Problemstellung und Hintergrund

Obwohl Falschfahrten (nur) einen sehr geringen Anteil an den Unfällen mit Personenschäden auf Autobahnen haben, sind diese Unfälle meistens besonders folgenschwer: Bei gut der Hälfte der Unfälle mit Falschfahrten kommen Personen zu Schaden; fast jeder sechste Unfall verläuft tödlich. Unfälle von sogenannten "Geisterfahrern" werden von den Medien aufgenommen. Wegen einer zuletzt wahrgenommenen Häufung derartiger schwerer Verkehrsunfälle steht die Verhinderung von Falschfahrten auf Autobahnen aktuell im öffentlichen Fokus.

Bundesweite Ursachenforschung

a) Forschungsprojekt der Universität Wuppertal

Univ.-Prof. Dr.-Ing. J. Gerlach von der Bergischen Universität Wuppertal hat in einem vom BMVI initiierten und von der BASt beauftragten Forschungsprojekt "Falschfahrten auf Autobahnen" die tatsächliche Anzahl von Falschfahrerunfällen sowie deren Ursachen wissenschaftlich untersucht. Die Ergebnisse des Forschungsprojektes wurden im Frühjahr 2013 bekannt:

- Unfälle mit Falschfahrten sind seltene Ereignisse (0,05 Prozent aller Unfälle auf Autobahnen, bei Unfällen mit Personenschaden etwa 0,2 Prozent), die sich zufällig im Autobahn-Netz verteilen;
- aus den vorliegenden Daten kann abgeleitet werden, dass pro Jahr etwa zwischen 75-80 Unfälle durch Falschfahrer auftreten;
- die Unfallfolgen sind vergleichsweise schwerwiegend, etwa jeder zweite Unfall durch Falschfahrer führt zu Personenschäden, bei jedem sechsten Unfall werden Personen getötet;
- ältere Fahrer waren überproportional Verursacher der untersuchten Falschfahrerunfälle;
- weiterhin wurde ein hoher Anteil der Unfälle unter Alkohol-/Drogeneinfluss verursacht.

Als häufigstes Fehlverhalten identifiziert die Untersuchung der Universität Wuppertal das falsche Auffahren auf die Autobahn, insbesondere an Anschlussstellen.

b) Pilotversuch Falschfahrerwarntafel, Bayern

Parallel zum Forschungsprojekt der Uni Wuppertal lief in Bayern ein ebenfalls vom BMVI beauftragter und von der BASt begleiteter Pilotversuch "Einsatz von Falschfahrerwarntafeln (nach österreichischem Vorbild), teilweise in Verbindung mit einer

geänderten Markierung", der ursprünglich bis Ende 2013 laufen sollte. Aufgrund der aktuellen Ereignisse hat die BASt einen Zwischenbericht erarbeitet, mit dem Ergebnis, dass auf Grundlage der vorliegenden Daten und Erkenntnisse keine wissenschaftlich abgesicherte Aussage über eine mögliche Wirkung beider Maßnahmen getroffen werden kann. Ein quantitativer Vorher-/Nachher-Vergleich auf den Versuchsstrecken hat ergeben, dass sich Falschfahrten letztlich auf Einzelfälle beschränken. Auch Recherchen zum Einsatz von Falschfahrerwarntafeln oder vergleichbaren Maßnahmen im Ausland haben keinen gesicherten Nachweis über deren Wirksamkeit erbracht.

c) Runder Tisch des BMVI

Auf Einladung des BMVI fand am 11. März 2013 ein Runder Tisch zum Thema "Falschfahrten auf Autobahnen" in Berlin statt. Neben einigen Ländern - Schleswig-Holstein war vertreten - nahmen auch die Verbände Allgemeiner Deutscherer Automobil Club (ADAC), Deutscherer Verkehrssicherheitsrat (DVR), Verband der Automobilindustrie (VDA) und Deutsche Verkehrswacht (DVW) sowie die BASt und die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) teil. Im Rahmen des Runden Tisches wurden folgende kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen diskutiert:

Kurzfristig soll die Infrastruktur im Rahmen von Verkehrsschauen (Sicherheitsaudits) auf mögliche verkehrstechnische und rechtliche Mängel, insbesondere hinsichtlich Markierung und Beschilderung, überprüft werden. Die BASt hat hierzu Prüfkriterien entwickelt, insbesondere für die Beschilderung und die Markierungen vor Ort, die im Entwurf bereits vorliegen. Des Weiteren sollen die "Richtlinien für die Markierung von Straßen" überarbeitet werden, um die optische Führung in den Autobahnzufahrten zu verbessern. An bestimmten Unfallschwerpunkten sollen zudem die derzeit im Rahmen des Pilotversuches auf Teststrecken in Bayern erprobten "Geisterfahrerwarntafeln" gezielt ergänzt werden. Hierzu wird kurzfristig ein Kriterienkatalog erarbeitet, der eine bundesweit einheitliche Handhabung ermöglicht. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die "Geisterfahrerwarntafel" wegen fehlender StVO-Konformität kein Verkehrszeichen ist.

Mittel- und langfristig werden weitere Maßnahmen wie zum Beispiel technische Lösungen, etwa kooperative Fahrzeugsysteme oder die Optimierung von Navigationsgeräten, geprüft.

Ein spezielles Augenmerk soll weiterhin auf das Fahrverhalten gerichtet werden. Der Runde Tisch beim BMVI hat im Lichte der Diskussion beschlossen, dazu in drei Arbeitsgruppen "Infrastruktur", "Fahrzeug" und "Mensch" praxisorientierte Konzepte gegen Falschfahrten zu entwickeln.

Situation in Schleswig-Holstein

In Schleswig-Holstein sind im Jahr 2010 von der Polizei 74 Falschfahrermeldungen aufgenommen worden, von den denen aber nur 14 als bestätigt gelten. Die Falschfahrten haben zu fünf Unfällen geführt.

In 2011/2012 sind an der Anschlussstelle Groß Sarau, Fahrtrichtung Rostock, sechs Falschfahrten registriert worden. Vor diesem Hintergrund wurde im Sommer 2012 von der Niederlassung Lübeck des LBV-SH ein Projekt umgesetzt, das Falschfahrten dort künftig verhindern soll: Auf der Fahrbahn wurde an den Flanken einer Einfräsung eine mehrfarbige thermoplastische Markierung in Sinusform aufgebracht. Das Verkehrszeichen erscheint direkt in der Mitte des Sichtfeldes eines Falschfahrers und warnt vor der Weiterfahrt. Es ist also nur für den Falschfahrer erkennbar. Die Kosten für dieses Projekt betrugen rd. 10.000,- €. Obwohl die Evaluierung noch erfolgen soll, lässt sich feststellen, dass bisher keine weiteren Falschfahrten an der Anschlussstelle Groß Sarau bekannt sind. Im Straßennetz Schleswig-Holsteins sind darüber hinaus keine weiteren Punkte durch Falschfahrten besonders aufgefallen.

Maßnahmen

Die Landesregierung wird im Rahmen der regelmäßig durchzuführenden Verkehrsschauen die Beschilderungen und Markierungen an den Autobahnanschlussstellen mit Hilfe der von der BASt entwickelten Prüfkriterien begutachten und erkennbare Verbesserungsmöglichkeiten ausschöpfen, um künftigen Falschfahrten vorzubeugen.

Das MWAVT wird sich an den weiteren Überlegungen zur Verhinderung von Falschfahrten aktiv beteiligen, insbesondere an den vom Bundesverkehrsministerium eingesetzten Runden Tisch und dessen Arbeitsgruppen.

4. Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen prüfen

Problemstellung und Hintergrund

Seit Inkrafttreten der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ist die Frage einer generellen Geschwindigkeitsbeschränkung immer wieder Gegenstand politischer Diskussionen. Dabei sind die verkehrlichen Randbedingungen und Entwicklungen stets aktuell neu zu bewerten. Auch der Koalitionsvertrag 2012-2017 der schleswig-holsteinischen Regierungskoalition thematisiert ein generelles Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen:

"Die Koalition setzt sich auf Landes- und Bundesebene für ein generelles Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen ein. Darüber hinaus wird die Landesregierung zeitnah die einzelnen Geschwindigkeitsregelungen auf den Autobahnen in Schleswig-Holstein anhand von § 45 Abs. 1 StVO überprüfen, [...] damit in Zukunft mehr Sicherheit, ein besserer Verkehrsfluss und weniger Kohlendioxid-Ausstoß erreicht werden kann." [Zeile 1213 ff.]

Anders als in Deutschland gilt auf den Autobahnen in Europa für die meisten Länder regelmäßig eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 120 km/h oder 130 km/h für Pkw², wie <u>Tabelle 1</u> zeigt.

<u>Tabelle 1</u>: Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen im europäischen Ausland

Land	Geschwindigkeitsbeschränkungen (km/h) für Pkw
Belgien	120
Dänemark	130
Frankreich	130
Griechenland	130
Italien	130
Niederlande	120 - 130
Österreich	130
Schweiz	120
Spanien	120

In Schleswig-Holstein gibt es zurzeit 1066 Autobahnkilometer (= 533 km x 2 Fahrtrichtungen). Für 392 Kilometer sind Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet. Dies entspricht 37 Prozent. Es liegen zwar keine belastbaren Zahlen oder Erkenntnisse aus den anderen Ländern vor. Generell kann aber auch hier die Faustregel zugrunde gelegt werden, dass für rund ein Drittel der Autobahnkilometer eine Geschwindigkeitsbeschränkung gilt.

Die deutschen Autobahnen gehören zu den sichersten Straßen, obwohl die Durchschnittsgeschwindigkeit dort erheblich höher ist als auf Landstraßen und der Verordnungsgeber (StVO) kein allgemeines Tempolimit festgelegt hat. Auf Bundesautobahnen werden über 31 Prozent der Fahrleistungen erbracht. Sie haben aber nur einen Anteil von 6 Prozent an den Unfällen mit Personenschäden.³ Für die Autobahnen und Schnellstraßen mit baulich voneinander getrennten Fahrbahnen in Deutschland gibt es keine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung. Die Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und ähnlichen Straßen (Autobahn-Richtgeschwindigkeits-VO) spricht lediglich eine Empfehlung aus, nicht schneller als 130 km/h zu fahren. Dass ein generelles Tempolimit nicht besteht, bedeutet jedoch keineswegs uneingeschränkt "freie Fahrt" auf allen deutschen Autobahnen. Denn schon heute ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf vielen Autobahnabschnitten durch Verkehrszeichen dauerhaft begrenzt. Hinzu kommen die bedarfsabhängig geschalteten Verkehrsbeeinflussungsanlagen sowie spezielle Tempolimits in Baustellenbereichen.

nicht betrachtet werden Gespanne (Pkw mit Anhänger), Kraftomnibusse, Lkw und Motorräder
 Zum Vergleich: Auf Straßen außerorts wurden im Jahre 2012 15,5 Prozent der Gesamtfahrleistung erbracht. Dort ereigneten sich aber 25 Prozent der Unfälle mit Personenschäden.

Rechtslage

Nach dem deutschen Straßenverkehrsrecht besteht der Grundsatz, Verkehrsbeschränkungen auf das Maß zu beschränken, das aus Gründen der Sicherheit und Ordnung erforderlich ist. Diese Verkehrsbeschränkungen müssen sich im Rahmen der straßenrechtlichen Zweckbestimmung der jeweiligen Straßen (Widmung) bewegen. Von ganz wenigen, durch Rechtsprechung eingegrenzte Ausnahmen abgesehen, bietet die StVO keine Rechtsgrundlage für Verkehrsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes. Verkehrsbeschränkungen aus Gründen des Klimaschutzes kennt die StVO nicht. Nach der geltenden Rechtslage bilden Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen dementsprechend Ausnahmen. Dies bedeutet, dass die Anordnung einer generellen bzw. flächendeckenden Geschwindigkeitsbeschränkung nach den Rechtsvorschriften der StVO derzeit nicht möglich ist.

Nach der Ausnahmevorschrift des § 45 Abs. 1 StVO können Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs in Einzelfällen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Für Verbote und Beschränkungen des fließenden Verkehrs werden diese Möglichkeiten in § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO konkretisiert bzw. durch zusätzliche Voraussetzungen erheblich eingeschränkt: Derartige Verkehrszeichen dürfen nur dort angeordnet werden, wo aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der durch die StVO geschützten Rechtsgüter (u.a. Leben, Gesundheit, Eigentum) erheblich übersteigt. Das heißt, dass eine Straße oder eine Strecke Besonderheiten aufweisen muss, die sie von vergleichbaren Situationen unterscheidet, sie als gefährlicher und für den Verkehrsteilnehmer unkalkulierbarer erscheinen lässt. Die besonderen örtlichen Verhältnisse sind jeweils im Einzelfall unter Berücksichtigung des beobachteten Unfallverhaltens und der Leichtigkeit des Verkehrs zu prüfen.

Im Ergebnis der rechtlichen Prüfung ist ein generelles und flächendeckendes Tempolimit auf Bundesautobahnen in Schleswig-Holstein nicht zulässig. Entsprechende rechtswidrige verkehrliche Anordnungen könnten von den Verkehrsteilnehmern vor Gericht erfolgreich angegriffen werden. Die Erfolgsaussichten einer Bundesratsinitiative zur Änderung des Bundesrechts sind derzeit gering.

Maßnahme

Die im Koalitionsvertrag vereinbarte Überprüfung der einzelnen Geschwindigkeitsregelungen auf den Autobahnen in Schleswig-Holstein erfolgt im Rahmen der regelmäßig durchzuführenden Verkehrsschauen. Dabei wird dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit herausgehobene Bedeutung beigemessen.

Der LBV-SH führt - auch mit Blick auf die einzelnen Geschwindigkeitsregelungen - jährlich Verkehrsschauen auf Autobahnen durch und berichtet über die Ergebnisse. Im Jahr 2014 werden die Autobahnen A 7, A 210 und A 215 begutachtet.

<u>Begründung</u>

Nach Randnummer 57 zu § 45 Absatz 3 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) haben die Straßenverkehrsbehörden alle zwei Jahre eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen, auf Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung und überall dort, wo nicht selten Unfälle vorkommen, alljährlich, erforderlichenfalls auch bei Nacht. An den Verkehrsschauen haben sich u.a. die Polizei, die Straßenverkehrsbehörden sowie die Träger der Straßenbaulast zu beteiligen. Zuständige Straßenverkehrsbehörde für die Autobahnen in Schleswig-Holstein ist der LBV-SH.

5. Motorradfahrer und Umwelt besser schützen

Der Bereich der Motorradfahrer wird durch einen überproportionalen Anteil selbstverursachter und mitverschuldeter Unfälle mit Todesfolgen aufgrund überhöhter oder nicht angepasster Geschwindigkeit sowie einer außerordentlich wahrgenommenen Lärmbelästigung in der Bevölkerung geprägt.

Der Verkehrssicherheitsbericht 2012 der Landespolizei Schleswig-Holstein zeigt, dass mehr als ein Fünftel aller getöteten Verkehrsteilnehmer in Schleswig-Holstein Motorradfahrer waren. Zwei Drittel der verunglückten Motorradfahrer verursachten den Unfall bzw. waren Mitverursacher. Hauptunfallursache war meistens überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit. Da eine bessere Fahrzeugtechnik diese Unfallursache nicht beeinflussen kann und im Übrigen nur durch EU-Recht möglich ist, kann eine Änderung nur über ein Einwirken auf das Verhalten der Fahrer erfolgen. Zunehmend beschweren sich Bürger - insbesondere in der Nähe beliebter Motorradstrecken - über erhebliche Lärmbelastungen durch Motorradfahrer. Auch wenn in diesen Gegenden Lärmmessungen durchgeführt worden sind, ergeben sich in aller Regel keine Ansatzpunkte für spezielle verkehrsrechtliche Beschränkungen für Motorräder. Dieses resultiert aus der besonderen Geräuschcharakteristik (besondere Lärmspitzen und Ton) und der daraus entstehenden subjektiven Wahrnehmung der Betroffenen sowie dem geringen Anteil der Motorradfahrer an den gesamten Geräuschverursachern im Straßenverkehr.

5.1 Überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit als Hauptunfallursache durch neue Sanktionsmöglichkeiten, gezielte Geschwindigkeitskontrollen und stringente Anwendung geltender Ahndungsmöglichkeiten verringern Problemstellung und Hintergrund

Ursächlich für überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit dürfte einerseits sein, dass die Fahrer aufgrund der überwiegend nur im Freizeitbereich liegenden Nutzung ihr fahrerisches Können überschätzen und die Leistung des Kraftrades unterschätzen. Andererseits werden in Schleswig-Holstein festgestellte Geschwindigkeitsverstöße von Motorradfahrern aber auch weitestgehend nicht geahndet, weil aufgrund fehlender Personalkapazitäten bei der Landespolizei so gut wie keine

Anhaltekontrollen durchgeführt werden können. Diese wären erforderlich, um eine gerichtsfeste Identifikation des Fahrers vorzunehmen und ggf. auch das konkrete Tatfahrzeug zu ermitteln, sofern durch das Geschwindigkeitsmessgerät lediglich ein Frontfoto gefertigt wird. Bei Geschwindigkeitskontrollen durch die kommunalen Behörden (Kreise und kreisfreie Städte) finden Anhaltekontrollen aufgrund der fehlenden Anhaltebefugnis überhaupt nicht statt. Vor diesem Hintergrund liegt das Sanktionsrisiko bei Geschwindigkeitsverstößen von Motorradfahrer nahezu bei null und dürfte bei vielen Motorradfahrern dazu führen, Geschwindigkeitsregeln wenig oder gar nicht zu beachten.

Rechtslage

Nach geltendem Ordnungswidrigkeitenrecht kann ein Verstoß gegen Verkehrsvorschriften grundsätzlich nur geahndet werden, wenn der Verstoß konkret einer Person zugeordnet werden kann. Dieses ist bei Motorradfahrern in der Regel nicht möglich, da aufgrund der Helmtragepflicht die nach der Rechtsprechung geforderten eindeutigen Erkennungs- und Unterscheidungsmerkmale im Gesicht eines Menschen nicht erkennbar sind. Andere Merkmale, wie z.B. die Schutzkleidung, besondere Helmmerkmale oder die Körperform oder -größe reichen jedenfalls nicht, weil nicht ausgeschlossen werden kann, dass eine andere Person das Motorrad geführt hat.

Abweichend vom vorstehenden Grundsatz ist lediglich bei Verstößen im ruhenden Verkehr die sogenannte Halterhaftung durch § 25a Straßenverkehrsgesetz (StVG) eingeführt worden. Danach hat der Halter eines Kraftfahrzeuges die Kosten eines Bußgeldverfahrens zu tragen, wenn vor Eintritt der Verfolgungsverjährung der Führer des Kraftfahrzeuges nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand ermittelt werden kann.

Mit einer entsprechenden Regelung für Geschwindigkeitsverstöße von Motorradfahrern könnte die Sanktionslücke zum Teil geschlossen werden. Dabei würde jedoch nicht der konkrete Verstoß geahndet werden, sondern nur die Verfahrenskosten von derzeit rund 30,- € vom Halter unabhängig von der Schwere des Verstoßes zu begleichen sein. Weitergehende Konsequenzen wie z.B. Punkte im Verkehrszentralregister oder ein Fahrverbot bei erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen sind nicht damit verbunden.

Daneben wird durch eine konsequente Einleitung von Ordnungswidrigkeitenverfahren die Möglichkeit geschaffen, dass die zuständigen Behörden bei Verkehrsverstößen, die (nach bisherigem Recht) mit mindestens einem Punkt im Verkehrszentralregister erfasst werden würden, die rechtlich mögliche Führung eines Fahrtenbuches gegenüber dem Halter anordnen können. Dadurch würde die Ermittlung des verantwortlichen Fahrers bei künftigen Verkehrsverstößen größtenteils erleichtert werden und dürfte insofern als präventive Maßnahme zu einem normengerechteren Verhalten bei den betroffenen Motorradfahrern führen. Eine Umfrage bei Verkehrsbehörden

des Landes hat ergeben, dass dieses Instrument häufig nicht angewendet wird, weil die entsprechenden Anzeigen von der Polizei bzw. den Ordnungswidrigkeitenbehörden nicht gefertigt werden. Daher hat das Instrument der Fahrtenbuchauflage bisher wenig Einfluss auf das Verhalten von Motorradfahrern.

Maßnahme

Die Landesregierung beabsichtigt, zusammen mit den kommunalen Ordnungswidrigkeitenbehörden dafür zu sorgen, dass bei Geschwindigkeitsverstößen von Motorradfahrern die Kraftradkennzeichen festgestellt werden, um Ordnungswidrigkeitenverfahren einzuleiten. Bleibt die Ermittlung der verantwortlichen Fahrzeugführer erfolglos, sollen die zuständigen Behörden bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen das Führen eines Fahrtenbuches anordnen, damit die Motoradfahrer bei künftigen Verkehrsverstößen ermittelt oder der Halter wegen des Verstoßes gegen Fahrtenbuchauflagen belangt werden kann.

Die Landesregierung wird prüfen, ob eine sogenannte Halterhaftung bei Geschwindigkeitsverstößen von Motorradfahrern umsetzbar und insbesondere mit den verfassungsrechtlichen Grundsätzen des Ordnungswidrigkeitenrechts vereinbar ist.

<u>Begründung</u>

Wie aus dem Verkehrssicherheitsbericht 2012 zu entnehmen ist, ist überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit die Hauptursache bei Motoradunfällen, bei denen überwiegend auch Eigenschuld oder Mitverschulden gegeben ist. Nicht nur der überproportionale Anteil der tödlich verunglückten Motorradfahrer sondern auch die hohe Zahl der verletzten Motorradfahrer ist zum großen Teil auf eine überhöhte Geschwindigkeit zurück zu führen. Durch die fehlenden Sanktionen bei Geschwindigkeitsverstößen werden viele Motoradfahrer dazu verleitet, sich nicht an die geltenden Geschwindigkeitsregeln zu halten. Sie gefährden damit nicht nur ihr eigenes Leben bzw. ihre Gesundheit sondern auch das ihrer Mitfahrer und das anderer Verkehrsteilnehmer. Im Hinblick auf von der Landespolizei nicht leistbaren personellen Aufwand für Anhaltekontrollen, sollte daher geprüft werden, ob für Geschwindigkeitsverstöße von Motorradfahrern eine sogenannte Halterhaftung durch eine Rechtsänderung mit den rechtlich en Grundsätzen des Ordnungswidrigkeitenrechts vereinbar und ggf. auch umsetzbar ist.

Des Weiteren sollte die Möglichkeit der Anordnung zur Führung eines Fahrtenbuches konsequent genutzt werden, da sie einerseits den Fahrzeughalter zwingt, jede Fahrt mit Zeitraum und verantwortlichem Fahrzeugführer zu dokumentieren. Andererseits wird es dadurch ermöglicht, bei künftigen Verstößen gegen den Verantwortlichen vorzugehen. Wird im Rahmen der Kontrollen festgestellt, dass das Fahrtenbuch nicht ordnungsgemäß geführt wird, kann gegen den Halter ein Ordnungswidrigkeitenver-

fahren eingeleitet werden. Eine konsequente Anwendung dieses repressiven Sanktionselementes dürfte bei den Haltern von Motorrädern zu einen Umdenken und einer höheren Beachtung der Verkehrsvorschriften führen.

5.2 Gezielte Kontrollen von Motorradfahrern zur Verringerung der Lärmemissionen

Problemstellung und Hintergrund

Lärmemissionen von Motorrädern werden häufig von den Bürgern intensiver wahrgenommen und als störend empfunden. Dieses hat unterschiedliche Gründe.

Zunächst liegt der zulässige Grenzwert im Rahmen der Typgenehmigung für Motorräder mit einem Hubraum von mehr als 175 cm³ bei maximal 80 dB(A) und damit um 3 dB(A) höher als bei einem PKW. Die Ermittlung des Geräuschpegels erfolgt nach der Richtlinie 97/24/EG auf einer vorgegebenen Messstrecke unter definierten Bedingungen. Diese entsprechen jedoch nicht den realen Bedingungen bzw. Nutzungen im öffentlichen Verkehrsraum, wenn die Motorradfahrer z.B. im höheren Drehzahlbereich voll beschleunigen und damit -zulässigerweise- den vorgenannten Grenzwert bei Weitem überschreiten. Die EU-Richtlinie wird derzeit überarbeitet und soll neben einer Herabsetzung des Grenzwertes auch eine realistischere, an den Realverkehr angepasste Messmethodik beinhalten. Dieses wird nach Inkrafttreten jedoch nur für neu zuzulassende Motorräder gelten.

Des Weiteren hebt sich das charakteristische Motorradgeräusch in aller Regel signifikant vom allgemeinen, von Pkw und Lkw verursachten Straßenverkehrslärm ab und wird daher eher wahrgenommen, insbesondere wenn die vorgenannte Fahrsituation eintritt.

Außerdem ist ein nicht unerheblicher Anteil der Motorradfahrer daran interessiert, den "echten" Motorradsound zu produzieren, der nur durch Manipulationen am Auspuff oder durch Verwendung nicht zugelassener Auspuffanlagen zu erreichen ist. Bei den vorgeschriebenen regelmäßigen technischen Untersuchungen (Hauptuntersuchung alle 2 Jahre) werden dann die zugelassenen Auspuffanlagen kurzfristig wieder angebaut.

Letztlich finden Motoradfahrten überwiegend in der wärmeren Jahreszeit und gehäuft im Freizeitbereich am Wochenende auf besonders beliebten "Biker-Strecken" und häufig auch im Pulk statt. Durch diese Spitzenbelastungen multipliziert sich die subjektiv wahrgenommene Belästigung, obwohl der über einen bestimmten Zeitraum gemessene und berechnete Schallpegel innerhalb der Richtwerte bleibt. Insofern gibt es in aller Regel keine Grundlage für verkehrsrechtliche Beschränkungen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Durchfahrverbote für Motorräder). Von daher kann eine Reduzierung der Lärmemissionen nur im Bereich der Manipulationen bzw. Verwendung unzulässiger Auspuffanlagen durch gezielte Kontrollen erfolgen.

<u>Maßnahme</u>

Die Landesregierung beabsichtigt, weiterhin spezielle Schwerpunktkontrollen im Bereich der motorisierten Zweiradfahrer vorzunehmen. Dabei sollte neben einer speziellen Geschwindigkeitsüberwachung auch eine Kontrolle der Geräuschemissionen von Krafträdern erfolgen. Insbesondere sollten diese an Unfallhäufungsstellen und unfallbelasteten sowie stark frequentierten "Biker-Strecken" durchgeführt werden.

Begründung

Eine Reduzierung der Geräuschemissionen von Motorrädern ist neben der von der EU in Vorbereitung befindlichen Anpassung der technischen Vorschriften nur durch Kontrollen der Auspuffanlagen im öffentlichen Verkehrsraum sinnvoll möglich, um manipulierte oder unzulässige Systeme zu identifizieren und die damit ausgerüsteten Krafträder wegen Erlöschen der Betriebserlaubnis aus dem Verkehr ziehen zu können. Da eine Umrüstung der Auspuffanlage bei Motorrädern relativ wenig Aufwand erfordert, sind z.B. Anordnungen zur Vorführung bei einem Sachverständigen oder die regelmäßige Hauptuntersuchung nicht geeignet, den Missbrauch einzugrenzen.

6. Überholverbote für Lkw auf Autobahnen bedarfsgerecht prüfen Problemstellung und Hintergrund

Das Problem eines generellen Überholverbotes für Lkw auf Autobahnen besteht darin, dass der gesamte Lkw-Verkehr auf die Geschwindigkeit des langsamsten Fahrzeugs reduziert würde. Diese kann in Einzelfällen unter 80 km/h liegen. Bestimmte Kraftfahrzeuge, wie z. B. Kraftomnibusse mit stehenden Fahrgästen, dürfen auch auf Autobahnen nicht schneller als 60 km/h fahren.

Der Koalitionsvertrag 2012-2017 stellt zum Thema Überholverbot für Lkw fest: "Darüber hinaus wird die Landesregierung […] prüfen, ob ein generelles Überholverbot für Lkw auf einzelnen Autobahnen umsetzbar ist, damit in Zukunft mehr Sicherheit, ein besserer Verkehrsfluss und weniger Kohlendioxid-Ausstoß erreicht werden kann."

Die Frage eines generellen Überholverbots für Lkw auf Autobahnen war schon bisher regelmäßig Gegenstand politischer Diskussionen, zuletzt bei den Verkehrsminister-konferenzen in den Jahren 2007 und 2008. Die Verkehrsminister von Bund und Ländern waren damals einvernehmlich der Auffassung, dass ein generelles Überholverbot für Lkw auf zweistreifigen Autobahnrichtungsfahrbahnen nicht sinnvoll ist. Stattdessen wurde beschlossen, die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 277 StVO (Überholverbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und für Zugmaschinen (ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse) so zu fassen, dass auf zweistreifigen Autobahnrichtungsfahrbahnen vereinfacht Überholverbote angeordnet werden können, auch auf längeren Strecken. Dies gilt, wenn bei hohem Verkehrsaufkommen durch häufiges Überholen von Lkw die Geschwindigkeit auf Überholstreifen deutlich

vermindert wird und es dadurch zu einem stark gestörten Verkehrsfluss kommt, durch den die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden kann.

Rechtslage

Die Rechtsprechung hat bestätigt, dass auf Autobahnen auch mehrere Kilometer lange Überholverbote für Lkw angeordnet werden dürfen. Trotzdem ist unzweifelhaft, dass nach der bestehenden Rechtslage Anordnungen von Überholverboten für Lkw auf Autobahnen Ausnahmen sind (vgl. Ausführungen zu Tempolimit auf Autobahnen). Sie sind nach den geltenden Rechtsvorschriften nicht generell und flächendeckend möglich. Für ein generelles Überholverbot von Lkw auf Autobahnen müsste die StVO geändert werden.

Nach § 45 Abs. 1 StVO können Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Für Verbote und Beschränkungen des fließenden Verkehrs werden diese Möglichkeiten in § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO konkretisiert bzw. durch zusätzliche Voraussetzungen erheblich eingeschränkt: Derartige Verkehrszeichen dürfen nur dort angeordnet werden, wo aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der durch die StVO geschützten Rechtsgüter (u.a. Leben, Gesundheit, Eigentum) erheblich übersteigt. Das heißt, dass eine Straße oder eine Strecke Besonderheiten aufweisen muss, die sie von vergleichbaren Situationen unterscheidet, sie als gefährlicher und für den Verkehrsteilnehmer unkalkulierbarer erscheinen lässt.

Allerdings haben die Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit, zeit- und streckenbezogen Lkw-Überholverbote durch Verkehrszeichen anzuordnen. Damit ist sichergestellt, dass im Einzelfall auf die jeweilige Verkehrssituation (z. B. Steigungsstrecke oder hohe Verkehrsdichte) reagiert werden kann. Diese Überholverbote leisten somit einen Ausgleich zwischen den Interessen des Gütertransportgewerbes und der übrigen Verkehrsteilnehmer. Zurzeit ist in Schleswig-Holstein auf ca. 94 km (zuzüglich weiterer 22 km in der Sommerferienzeit) von 1066 km ein Lkw-Überholverbot auf Autobahnen angeordnet.

Maßnahme

Die Landesregierung wird im Rahmen der regelmäßig durchzuführenden Verkehrsschauen prüfen, ob für weitere Autobahnabschnitte in Schleswig-Holstein aufgrund einer besonderen Gefahrenlage ein ggf. temporäres Lkw-Überholverbot angeordnet werden kann.

Der LBV-SH führt - auch mit Blick auf Lkw-Überholverbote - jährlich Verkehrsschauen durch und berichtet über die Ergebnisse. Im Jahr 2014 werden die Autobahn A 7, A 210 und A 215 begutachtet.

7. Herausforderung zunehmender Großraum- und Schwertransporte bewältigen Die Zahl der sogenannten Großraum- und Schwertransporte (GST), bei denen die rechtlich vorgegebenen Maße und Gewichte überschritten werden, hat in Schleswig-Holstein in den letzten zehn Jahren deutlich zugenommen. Dies hat mehrere Ursachen: Den industriellen Fortschritt bei der Fertigung von Anlagenteilen, neue Verfahren im Bauwesen, Entwicklung in der Bau- und Landmaschinenbranche hin zu größeren Maschinen, aber auch durch die Förderung erneuerbarer Energien wie der Windkraft und der damit verbundenen Errichtung von Windkraftanlagen. Diese Transporte bedürfen der Erlaubnis bzw. Genehmigung. Überschreiten sie bestimmte Fahrzeugbreiten und -gewichte, so müssen sie grundsätzlich durch die Polizei begleitet werden. Die Straßen und Brückenbauwerke werden durch überschwere Transporte ganz besonders belastet und geschädigt, weil sie auf diese Belastungen konstruktiv nicht ausgelegt sind. Diese Entwicklung beansprucht nicht nur personelle Ressourcen der Landesverwaltung. Sie beansprucht auch das Straßennetz im Lande. Auf diese Entwicklung muss die Landesverwaltung durch effizientere Verfahren reagieren. Wenn möglich, sollte sie Zusatzbelastungen abwenden. Es erscheint aber auch notwendig, die GST verursachergerecht an den Kosten zu beteiligen.

7.1 Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte konzentrieren

Problemstellung und Hintergrund

Der Verkehr auf öffentlichen Straßen mit Fahrzeugen und Zügen, deren Abmessungen, Achslasten oder Gesamtgewichte (allein oder einschließlich Ladung) die gesetzlich allgemein zugelassenen Grenzen tatsächlich überschreiten, bedarf neben einer rein <u>fahrzeugbezogenen</u> Ausnahmegenehmigung nach § 70 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) auch einer besonderen <u>fahrwegsbezogenen</u> Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO bzw. einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO.

Die Gesamtzahl der GST ist nicht bekannt oder mit vertretbarem Aufwand festzustellen. Unstrittig ist allerdings, dass ihre Anzahl in den letzten Jahren signifikant gestiegen ist. Als Indiz für die starke Zunahme der Transporte kann die Anzahl der Anhörungen im Genehmigungsverfahren herangezogen werden: Sie stiegen von 20.000 Verfahren im Jahr 2005 auf 30.000 Verfahren im Jahr 2010. Im Jahr 2012 führte der LBV-SH bereits 40.000 Anhörungen durch.

Der Anstieg von GST ist nicht nur, aber maßgeblich auch auf Transporte von Windenergieanlagen (WEA) zurückzuführen. Angesichts der Entwicklung der Windenergieerzeugung ("Repowering") ist nicht anzunehmen, dass die Zahl der Transporte in absehbarer Zeit wieder abnehmen wird.

Der Landesrechnungshof Schleswig-Holstein (LRH) hat im Jahr 2011 "Schwerverkehr und Schwerlasttransporte in Schleswig-Holstein" bei den 15 Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (EGB) der Kreise und kreisfreien Städte, dem LBV-SH und der Polizei geprüft. Der LRH hat festgestellt, dass das Genehmigungsverfahren durch regionale Zuständigkeiten und viele Beteiligte bundes- und landesweit aufwendig ist. Maßgebliche Ursache hierfür ist die Beteiligung aller Verkehrsbehörden und Straßenbaulastträger entlang der jeweiligen Fahrtstrecke. Als Ergebnis seiner Prüfung schlägt der LRH vor, eine zentrale EGB beim LBV-SH einzurichten, weil der LBV-SH ohnehin in fast alle Anhörungen involviert ist. Der LRH verweist dabei auf die Länder Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt, die bereits seit vielen Jahren eine landeseinheitliche EGB haben. Nach Auffassung des LRH könnten mit der Schaffung einer zentralen EGB insgesamt betrachtet Personaleinsparungen realisiert werden, da Personalmehraufwand in einer zentralen EGB eine Aufwandsreduzierung bei den Kreisen und kreisfreien Städten als bisherigen EGB gegenüberstünde. Weitere Vorteile wären dem LRH zufolge:

- Verkürzte Bearbeitungszeiten kämen den Antragstellern zugute,
- die Antragsteller hätten nur noch einen Ansprechpartner,
- die Kreise würden sich kleinteiliger Aufgaben entledigen, für die sie geschultes Personal und Technik vorhalten müssen,
- die Kreise bräuchten für die statische Berechnung einzelner Brücken kein Ingenieurbüro einzuschalten und würden damit Kosten sparen,
- fachlich einwandfreie Brückenberechnungen wären durch die Fachkompetenz im LBV-SH gewährleistet,
- die Auflagenerteilung wäre einheitlich, wenn die statische Berechnung über vereinheitlichte Berechnungen erfolgte,
- einheitliche Rechtsanwendung,
- einheitlicher Bewertungsmaßstab,
- einheitliche Gebühren,
- das eingesetzte Personal im LBV-SH ist spezialisiert, weil es ausschließlich für diesen Aufgabenbereich zuständig ist.

Die Einnahmen durch Gebühren bei den EGB betrugen im Jahr 2010 knapp 1,3 Mio. €. Dabei waren die Einnahmen durch Gebühren und die Ausgaben für das Personal bei den EGB nicht deckungsgleich. Während es EGB gibt, deren Ausgaben für das Personal durch die Gebühreneinnahmen bei Weitem nicht gedeckt werden können, lagen bei anderen EGB die Gebühreneinnahmen deutlich über den Ausgaben für das Personal.

Die Kosten, die dem LBV-SH als Anhörungsbehörde in diesen Verfahren entstehen, werden von keiner Seite erstattet. Dies bedeutet: Den Ausgaben für 9,13 Personal-vollstellen in Höhe von ca. 673.000,- € (im Jahr 2010) stehen keine Einnahmen gegenüber. Hinzu kommt, dass der LBV-SH allein den Landesanteil an den Betriebsund Entwicklungskosten des bundesweit eingesetzten, internetbasierten Programms VEMAGS (Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte) trägt, mit

dem alle Nutzer überhaupt erst in die Lage versetzt werden, die wachsende Menge der Anträge zu bewältigen.

Mit der vom LRH vorgeschlagenen Schaffung einer zentralen EGB beim LBV-SH würden die Kreise und kreisfreien Städte ihre Gebühreneinnahmen zu Gunsten des Landes verlieren, blieben allerdings grundsätzlich weiterhin anzuhörende Behörde, mit deutlich geringerem Aufwand.

Das MWAVT unterstützt den Vorschlag des LRH und hat der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände seine diesbezüglichen Überlegungen erstmals am 17. April 2013 im Rahmen der Kommunalkonferenz vorgestellt.

Maßnahme

Die Landesregierung wird nach Anhörung der kommunalen Spitzenverbände eine neue Zuständigkeitsregelung erlassen, um das Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte effizienter landeseinheitlich zu gestalten und beim LBV S-H zu zentralisieren.

Begründung

Für eine Zentralisierung der EGB beim LBV-SH bedarf es einer entsprechenden Änderung der Landesverordnung über die zuständigen Behörden und Stellen nach dem Straßenverkehrsrecht (Straßenverkehrsrechts-Zuständigkeitsverordnung, StrVRZust-VO). Sie sollte unter Berücksichtigung der Verbandanhörung möglichst zum 01. Januar 2015 in Kraft treten.

7.2 Schwertransporte für Sondernutzung heranziehen

Problemstellung und Hintergrund

GST beeinträchtigen den Gemeingebrauch anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer an den öffentlichen Straßen und haben erhebliche schädigende Einwirkungen auf die Straßeninfrastruktur.

Die Dimensionierung der Straßeninfrastruktur und insbesondere ihrer Brückenbauwerke beruht auf Lastannahmen, die von Schwertransporten regelmäßig überschritten werden. Hinzu kommt, dass sich die bei der Planung zugrunde zu legende Regelbelastung immer weiter fortentwickelt hat und ältere Straßeninfrastruktur den Lasten von Schwertransporten daher noch weniger gewachsen ist als Straßen und Brücken neueren Datums. In vielen Bereichen ist der Zustand von Straßen und Brücken bereits schlecht und wird durch Schwertransporte weiter verschärft. Denn Belastungsänderungen wirken nicht linear, sondern exponentiell. Das heißt eine 10t-Achslast verursacht die gleiche Wirkung wie 10.000 1t-Achslasten.

Insbesondere Transporte mit außergewöhnlichen Gewichten tragen daher erheblich zur Abnutzung der Straßeninfrastruktur und zur Straßenschädigung bei. Sie nutzen die öffentlichen Straßen nicht mehr im Rahmen des Gemeingebrauchs, sondern darüber hinaus. Deswegen liegt eine sog. Sondernutzung vor. Bisher wird diese Sondernutzung in Schleswig-Holstein und in den anderen Ländern nicht abgegolten.⁴

Hierauf hat der LRH im Rahmen seiner Prüfung "Schwerverkehr und Schwerlastverkehr in Schleswig-Holstein" kritisch hingewiesen. Der LRH empfiehlt daher der Landesregierung, einen entsprechenden Gebührentatbestand für diese Sondernutzungen einzuführen bzw. sonstige Kostenbeteiligungen zu prüfen.

Diesen Vorschlag hat die Landesregierung aufgegriffen. Aus ihrer Sicht ist ein möglichst bundesweit einheitliches Vorgehen sinnvoll, da die Mehrzahl dieser Transporte mehrere Länder tangiert. Zudem sollte der Vorwurf von Wettbewerbsverzerrungen im Transportgewerbe bei Alleingängen eines Landes von vornherein entkräftet werden.

Der Verkehrsminister hat sich daher dafür eingesetzt, diese Thematik in einer länderoffenen Arbeitsgruppe zu erörtern, die auf Initiative Niedersachsen zunächst nur zu Fragen der Verwaltungsgebühr für die Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten gebildet wurde. Die Erörterungen auf Arbeitsebene haben als Zwischenstand ergeben, dass bundeseinheitliche Sondernutzungsgebühren aus Praktikabilitätsgründen und vor dem Hintergrund erwarteter politischer Durchsetzungsprobleme derzeit nicht durchsetzbar sind.

Eine Schwerlastabgabe auf bundesgesetzlicher Grundlage würde zwar das Ziel, Schwerlasttransporte für die Sondernutzung an Straßen heranzuziehen, am besten erreichen. Sie würde auch die Verteilung des Aufkommens auf die Straßenbaulastträger für den Zweck der Instandhaltung regeln können. Aber derzeit mangelt es in den anderen Ländern an der Unterstützung für eine solche Initiative Schleswig-Holsteins.

Alternativ käme eine erhöhte Bundesfernstraßenmaut für Großraum- und Schwertransporte in Betracht. Dieses Instrument hat Nachteile: Die Gesetzgebungskompetenz hierfür liegt beim Bundesverkehrsminister. Eine erhöhte Maut würde nur für die Bundesautobahnen und die mautpflichtigen Bundesfernstraßen erhoben werden können. Landes- und Kommunalstraßen sind nicht mautpflichtig. Die erhebungstechnische Machbarkeit wäre noch zu prüfen, die Systeme ggf. kostenträchtig nachzurüsten. Zudem ist die Maut ein Instrument, das bereits mehreren Zielen dient (fiskalisches Ziel und Emissionsbegrenzung) und dessen Fortentwicklung absehbar intensiver und kontrovers diskutiert werden wird. Ein Interesse des Bundesverkehrsministeriums an dieser Lösung ist bisher nicht zu erkennen.

⁴ Einzig im Stadtgebiet Ludwigshafens wird auf Rechtsgrundlage kommunaler Satzung eine Sondernutzungsgebühr für diesen Tatbestand erhoben.

Daher muss festgestellt werden, dass eine länder- oder bundeseinheitliche Vorgehensweise bedauerlicherweise derzeit nicht erreichbar ist. Die Zielsetzung des Verkehrsministeriums Schleswig-Holsteins wird sogar im Kreise der grundsätzlich am Thema GST interessierten Landesverkehrsministerien bisher nicht ausreichend unterstützt.

Gleichwohl ist die gegenwärtige Lage unbefriedigend und nicht vermittelbar: Der Straßen- und Brückenzustand verschlechtert sich, mangels Haushaltsmitteln wächst der Instandhaltungsrückstand, die Hauptverursacher – die Schwertransporte – sind identifiziert, werden aber nicht zur Kostendeckung herangezogen und damit von der Allgemeinheit der Steuerzahler subventioniert. Daher erscheint es geboten, GST zukünftig im Land Schleswig-Holstein finanziell heranzuziehen und den Nachteil einer nur landesweit geltenden Regelung in Kauf zu nehmen. Die Einnahmen sollten für die Instandhaltung und Instandsetzung von Straßen und Brücken in der Straßenbaulast des Landes verwendet werden.

Maßnahmen

Die Landesregierung wird ihre Bemühungen für eine länder- und bundeseinheitliche Sondernutzungsgebühr für Großraum- und Schwertransporte fortsetzen und dabei auch prüfen, ob eine Bundesratsinitiative angezeigt ist. Die Verkehrsministerkonferenz der Länder (VMK) soll dazu genutzt werden, um eine Sondernutzungsgebühr stärker in die Diskussion zu bringen.

Falls keine bundeseinheitliche und länderübergreifende Lösung erreichbar ist, wird die Landesregierung eine Landesverordnung über die Erhebung von Gebühren für Sondernutzungen mit einem Gebührentarif für Großraum- und Schwertransporte erarbeiten. Der Geltungsbereich soll sich auf die Bundesfernstraßen, die Landesstraßen und die vom Land verwalteten Kreisstraßen erstrecken. Eine Empfehlung an die kommunalen Straßenbaulastträger für Satzungen mit entsprechenden Tarifen ist vorzusehen.

7.3 Polizei von der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten entlasten

Problemstellung und Hintergrund

Wenn erlaubnis- und genehmigungspflichtige GST bestimmte Fahrzeugbreiten und -gewichte in Abhängigkeit zur Streckenführung und Straßenart überschreiten, bedürfen sie grundsätzlich der Begleitung durch die Polizei.

Mit der Anzahl der Großraum- und Schwertransporte in Deutschland sind auch die Polizeibegleitungen deutlich angestiegen. Die dafür aufgewendeten Personalstunden stehen nicht zur Verfügung, um andere polizeiliche Aufgaben zu erfüllen. Muss anderen polizeilichen Aufgaben kurzfristig Vorrang vor der Transportbegleitung eingeräumt werden, kommt es in Einzelfällen immer wieder zu Verzögerungen der GST.

Vor allem GST von Windenergieanlagen weisen saisonale Spitzen auf und führen bei der Polizei zu entsprechenden Belastungsspitzen. Bisher ist es durch gute Zusammenarbeit aller Beteiligten und verstärkten Einsatz der Polizei gelungen, diese Herausforderungen zu bewältigen. Personaleinsparungen bei der Landespolizei haben jedoch bereits vor geraumer Zeit die Suche nach anderen Lösungen für die Begleitung von GST angestoßen.

Die Ständige Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder (IMK) regte bereits am 17./18. April 2008 an, die Vorschriften über die Begleitung von Großraumund Schwertransporten mit dem Ziel zu ändern, die Polizei durch Aufgabenübertragung auf private Unternehmen zu entlasten. Daraufhin bat die Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter (GKVS) das BMVI am 11./12. März 2009, durch den zuständigen Bund-Länder-Fachausschuss "Straßenverkehrsordnung / Ordnungswidrigkeiten" (BLFA-StVO/OWi) eine ressortübergreifende Arbeitsgruppe hierzu einzuberufen. Diese Bund-Länder-Arbeitsgruppe legte ihren Abschlussbericht "Entlastungsmöglichkeiten für die Polizei im Zusammenhang mit Großraum- und Schwertransporten" am 04. Mai 2011 vor. Außer den Ländern Brandenburg und Sachsen-Anhalt stimmten alle Länder den Vorschlägen zur Entlastung der Polizei zu. Der Abschlussbericht empfiehlt insbesondere folgendes:

- 1. Zum Schutz der Straßeninfrastruktur ist unmittelbar vor Fahrtantritt ab 100 Tonnen Gesamtmasse oder einer Achslast größer 12 Tonnen eine Überprüfung insbesondere auch der Lastverteilung durch amtlich anerkannte Sachverständige für den Kraftfahrzeugverkehr oder Prüfingenieure einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation vorzunehmen. Die Feststellungen sind in einem Gutachten zu dokumentieren.
- 2. Im Umfeld solcher Transporte sind künftig durch die *verkehrsrechtliche Anord-nungen von Verkehrszeichen* alle vorhersehbaren und planbaren regulierenden Verkehrsmaßnahmen *durch private* Begleitunternehmen als *Verwaltungshelfer* umsetzen zu lassen. Ziel ist es, so eine signifikante Entlastung der Polizei bei der Durchführung von Großraum- und Schwertransporten zu erreichen.
- 3. Durch eine Standardisierung der neu zu beschreibenden Fahrauflagen, verbunden mit einer entsprechenden technischen Ausrüstung privater Begleitfahrzeuge, und der perspektivischen Weiterentwicklung des Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) gilt es den Aufwand bei den Erlaubnisbehörden vertretbar zu halten.

Darüber hinaus forderte der BLFA-StVO/OWi das BMVI auf, die BASt darum zu bitten, die notwendigen Regelpläne und die erforderliche Ausrüstung von privaten, firmeneigenen Begleitfahrzeugen für Großraum- und Schwertransporte zu beschreiben.

Die IMK hat in ihrer Sitzung am 06./07. Dezember 2012 eine breite Zustimmung aller einschlägigen Gremien zu den Empfehlungen des Sachstandsberichts festgestellt und betont, dass für die praktische Umsetzung der Empfehlungen zuvor die bundesweit geltenden Regelwerke angepasst werden müssen. Deshalb hat die IMK das BMVI gebeten, unverzüglich den Entwurf geeigneter Ausbildungskonzepte erstellen zu lassen und die notwendigen Abstimmungen mit den Verbänden durchzuführen.

Auf Bitte der IMK hat die Verkehrsministerkonferenz (VMK) in ihrer Sitzung am 10./ 11. April 2013 das BMVI aufgefordert darauf hinzuwirken, dass die BASt die Abstimmung mit den Ländern zu den Regelplänen für verkehrsrechtliche Anordnungen sowie zur erforderlichen Ausrüstung von privaten firmeneigenen Begleitfahrzeugen von Großraum- und Schwertransporten möglichst zeitnah abschließt. Außerdem wurde das BMVI gebeten, einen Zeit- und Maßnahmenplan für die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen zur Entlastung für die Polizei im Zusammenhang mit Großraum- und Schwertransporten aufzustellen, der insbesondere die notwendige Anpassung der Rechtsvorschriften einschließlich der Regelpläne umfasst. Die VMK hat das BMVI weiterhin gebeten, dass die Einführung der beschlossenen Maßnahmen zur Entlastung für die Polizei im Zusammenhang mit Großraum- und Schwertransporten von der BASt für einen Zeitraum von zwei Jahren wissenschaftlich begleitet und evaluiert wird. Eine entsprechende Umsetzung steht bis heute aus.

Maßnahme:

Die Landesregierung beabsichtigt, ihre Bemühungen um eine Entlastung der Polizei bei der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten durch Einsatz privater Dienstleister intensiv fortzusetzen.

Sie wird sich in geeigneter Weise gegenüber dem BMVI dafür einzusetzen, dass dort zeitnah die notwendigen Voraussetzungen hierfür geschaffen werden.

8. Überladung und Überschreitung von Gewichtsgrenzen verhindern Problemstellung und Hintergrund

Lastkraftwagen und landwirtschaftliche Fahrzeuge werden häufig schwerer beladen als zulässig. Damit beschädigen sie die Straßen im Lande, die ohnehin häufig in einem bedenklichen Zustand sind. Die Straßen müssen häufiger saniert werden. Der Allgemeinheit entstehen vermeidbare Kosten. Die polizeiliche Überwachung und Kontrolle von Schwerlasttransporten und die bei nachgewiesener Überladung verhängten Sanktionen reichen nicht aus, um diesem rechtswidrigen und die Allgemeinheit schädigenden Verhalten wirksam entgegenzutreten. Die Dunkelziffer ist hoch. Überladung ist faktisch ein branchenübliches Kavaliersdelikt, insbesondere in den Bereichen Kiestransporte, Rübentransporte und Zulieferung zu Biogasanlagen. Sanktionsfreie Überladung verschafft den Transporteuren erhebliche geldwerte Vorteile.

Der LRH führte in seinen Bemerkungen 2012 aus, dass nach Erkenntnissen der Landespolizei anlässlich Schwerlastkontrollen die festgestellten Überladungsverstöße nur einen Bruchteil der tatsächlichen Überschreitungen von Achslasten bzw. Gesamtgewichten ausmachen. Denn bei Großverfahren (Gewinnabschöpfung bzw. Verfallsverfahren) wurde festgestellt, dass zum Teil der gesamte Fuhrpark regelmäßig überladen gefahren wurde. Die Auswertung der von der automatischen Achslastmessstelle auf der A 1 erhobenen Daten für das Jahr 2010 ergab, dass bei 10 bis 15 Prozent, teilweise sogar bis 20 Prozent der Schwerverkehre Überladungen feststellbar sind. Darüber hinaus wurden auch bei Schwerpunktkontrollen landwirtschaftlicher Transporte, insbesondere bei der Anlieferung zu Biogasanlagen zum Teil ganz erhebliche Überschreitungen der zulässigen Gewichte festgestellt. Von den Straßenschäden in diesem Bereich sind vorrangig, aber nicht ausschließlich die kommunalen Straßenbaulastträger betroffen.

Die Kontrollmöglichkeiten der Landespolizei sind personell und sachlich beschränkt. Eine automatische Achslastmessstelle gibt es in Schleswig-Holstein nur an der A 1 vor der Raststätte Buddikate. Kontrollen der Achslasten bzw. Gesamtgewichte können von der Polizei und vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) nur an baulich hergerichteten Parkplätzen mit mobilen Wiegeeinrichtungen oder öffentlich zugänglichen bzw. vom Eigentümer genehmigten ortsfesten, geeichten Waagen (z.B. Landhandel, Kiesgruben, Biogasanlagen) durchgeführt werden. Die für die Überwachung von Schwerlasttransporten speziell ausgebildeten Polizisten werden im Rahmen des Personalabbaus bei der Landespolizei im Zeitablauf nicht ersetzt. Das vorhandene geschulte Personal, muss wegen vordringlicher Aufgaben häufig für andere Zwecke eingesetzt werden.

Auch die Sanktionspraxis ist überdenkenswert. Überladungsverstöße können nach unterschiedlichen Rechtsvorschriften geahndet werden. Üblicherweise wird der konkrete Überladungsverstoß nach der Tabelle zur Bußgeldkatalog-Verordnung geahndet. Ab einer Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts oder der Achslast von

2 Prozent wird in Stufen (2-5 Prozent, 6-10 Prozent, 11-15 Prozent, usw.) geahndet. Als Verantwortliche können der Fahrer und der Halter des Fahrzeugs in Anspruch genommen werden. In der ersten Stufe (0,8 t bis zu 2 t bei einem 40 t Lkw) sind dieses 30,- €, in der zweiten Stufe (mehr als 2 t bis zu 4 t) 80,- € und in der dritten Stufe (mehr als 4 t bis 6 t) 110,- €. Bei einem 40 t Lkw-Zug entspricht letzteres einer um ca. 25 Prozent höheren Nutzlast.

Des Weiteren können die Behörden aber auch den Gewinn gem. § 17 Abs. 3 und § 30 Abs. 4 Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG) abschöpfen oder den Verfall gemäß § 29a OWiG anordnen. Für beide Fallgestaltungen müssen Anhaltspunkte für mehrfache Verstöße vorliegen, damit die Staatsanwaltschaft einen richterlichen Durchsuchungsbeschluss erwirken kann, mit dem dann die Unterlagen in den Geschäftsräumen einer Firma nach konkreten Verstößen (z.B. Wiegekarten, Frachtpapiere) durchsucht werden können. Nach Auswertung wird dann der durch die Überladung erzielte Gewinn errechnet und als Geldbuße festgesetzt oder wenn das Odnungswidrigkeitenverfahren eingestellt wird, der Verfall des gesamten aus der rechtswidrigen Tat erlösten Betrages angeordnet. In derartigen Fällen sind bei mehreren hundert festgestellten Verstößen Beträge von 500.000,- € und mehr festgesetzt worden.

Trotz notwendigen Personalabbaus im Polizeivollzugsdienst und konkurrierender Aufgaben sollte die Überwachung des Schwerlastverkehrs das derzeitige Niveau nicht unterschreiten. Wo und wenn erforderlich, sollten die Straßenbaubehörden bauliche Vorkehrungen (z.B. Mulden für mobile Wagen) treffen, um der Polizei und dem BAG ihre Überwachungstätigkeit zu erleichtern. Es erscheint angezeigt, das Problem Überladung ressortübergreifend zu betrachten. Erfolgreiche Ansätze einer solchen Zusammenarbeit zwischen Staatsanwaltschaften, Polizei und Ordnungswidrigkeitenbehörden sind bereits in den Bereichen Kiel und Lübeck zu verzeichnen.

Obligatorische Achslastmessung

Eine technische Möglichkeit, um die Verdachtsgewinnung bei Achslastüberschreitungen erheblich zu erleichtern, sind automatische Achslastmessegeräte am Fahrzeug. Eine vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie veranlasste Recherche durch den TÜV Nord hat folgendes ergeben:

- Achslastmessgeräte gibt es im Markt für luftdruck- oder hydropneumatische Federungen als Manometeranzeige oder elektronisches Anzeigesystem auch über eine On-Board-Unit im Zugfahrzeug;
- 2. die werksseitige Ausstattung einer handelsüblichen Glieder- oder Sattelzugkombination mit Manometern würde bei ca. 250 – 350 €, mit einem elektronischen System bei ca. 1400 – 1800 € liegen, eine Nachrüstung würde in etwa das Doppelte kosten;

- sofern die unter Ziffer 1 genannten Federungen verbaut sind, k\u00f6nnen Achslastmessger\u00e4te auch im genehmigungspflichtigen Gro\u00dfraum- und Schwerlastverkehr eingebaut werden;
- 4. auch der Einbau bei land- oder forstwirtschaftlichen Fahrzeugen zur Güterbeförderung ist unter den in Ziffer 1 genannten Federungen möglich;
- im genehmigungsfreien Schwerlastverkehr werden derzeit geschätzt in 10 Prozent der Fahrzeuge und im genehmigungspflichtigen Schwerlastlastverkehr in einem Drittel der Fahrzeuge serienmäßig Achslastmessegeräte verbaut;
- 6. im Bereich der land- oder forstwirtschaftlichen Fahrzeuge könnten ca. 25 Prozent aller angebotenen Modelle mit Achslastmessgeräten ausgerüstet werden.

Eine obligatorische Ausrüstung von Schwerlastfahrzeugen mit automatischen Achslastmessgeräten ist demzufolge technisch möglich und mit vertretbarem finanziellem Aufwand durchzuführen.

Eine entsprechende Regelung für genehmigungsfreie Transporte ließe sich allerdings nur auf EU-Ebene umsetzen. In einem Vorschlag von Europäischem Parlament und Rat zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG (höchstzulässige Abmessungen und Gewichte im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der EU, BR-Drs. 286/13 vom 16. April 2013) ist vorgesehen, dass künftig in den unter die Richtlinie fallenden Fahrzeugen (Lkw und Kraftomnibusse über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht) integrierte Wiegesysteme eingebaut werden, die ihre Daten während der Fahrt an eine Empfangsstation am Straßenrand weitergeben, um für eine Vorselektion durch Kontrollorgane genutzt werden zu können. Dieses System geht hinsichtlich Umfang und Investitionsaufwand für die Behörden und die Wirtschaft weit über eine obligatorische Ausrüstung mit den o.a. Achslastmessgeräten hinaus. Die infrastrukturelle und organisatorische Umsetzung der EU-Forderung würde geschätzt mindestens zehn Jahre dauern. Die Finanzierung durch die öffentliche Hand wäre schwierig und ginge zu Lasten anderer straßenbaulicher Maßnahmen. Auch deshalb wurde der Vorschlag vom Bundesrat mit Stellungnahme vom 07. Juni 2013 abgelehnt.

Auf Initiative des Verkehrsministeriums Schleswig-Holstein wurde das Thema obligatorische Achslastmessgeräte an Lkw im März 2013 vom Bund-Länder-Fachausschuss Technisches Kraftfahrtwesen (BLFA-TK) mit folgenden Ergebnissen beraten:

- Das BMVI wurde gebeten, mit den Fahrzeugherstellern, Verbänden und Betreibern Kontakt aufzunehmen, um die derzeit geeigneten technischen Möglichkeiten zu identifizieren;
- das BMVI wurde gebeten, in Abhängigkeit davon einen entsprechenden Vorschlag bei der EU-KOM einzureichen;
- bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für Großraum- und Schwertransporte berücksichtigen die Länder diese Systeme als Genehmigungs- bzw. Erlaubnisauflage.

Unter den Ländern sind Problembewusstsein und Interesse hinsichtlich Überladungen sehr unterschiedlich ausgeprägt. Deshalb kann trotz vorgenannter Beschlusslage keine breite Bereitschaft zu diesem Vorgehen unterstellt werden. Auch an der Bereitschaft des BMVI, das Thema obligatorische Achslastmessung aktiv und energisch zu verfolgen, sind Zweifel nicht unangebracht.

Maßnahmen

Die Landesregierung beabsichtigt, die Überwachung des Schwerlastverkehrs auf dem bisherigen Niveau zu halten und auch weiterhin Schwerpunktkontrollen des landwirtschaftlichen Verkehrs durchzuführen.

Im Trialog zwischen Staatsanwaltschaften, Polizei und Ordnungswidrigkeitenbehörden sollte weiterhin gegenüber der Wirtschaft verdeutlicht werden, dass Überladung kein Bagatelldelikt ist, sondern im Interesse einer nachhaltigen Infrastruktur- und Haushaltspolitik kompromisslos geahndet wird.

Sie wird prüfen, ob und ggf. wie mit straßenbaulichen Maßnahmen die Überwachung des Schwerlastverkehrs unterstützt werden kann.

Sie wird sich weiterhin für die Normierung einer obligatorischen Ausrüstungspflicht mit Achslastmessgeräten einsetzen und prüfen, ob dazu eine Initiative in der VMK oder im Bundesrat angezeigt ist.

9. Verkehrliche Erschließung von Biogasanlagen verantwortlich sicherstellen Problemstellung und Hintergrund

Die zunehmende Anzahl von Biogasanlagen im Lande stellt die Verkehrsinfrastruktur vor große Herausforderungen. Insbesondere das kommunale Straßennetz, aber auch Landesstraßen, sind häufig dem Schwerlastverkehr, der mit diesen Anlagen verbunden ist, nicht gewachsen. Der Straßenzustand im Umfeld von Biogasanlagen hat sich vielfach deutlich verschlechtert. Die Straßenschäden müssen von den Straßenbaulastträgern, Land und Kommunen, d.h. auf Kosten der Allgemeinheit beseitigt werden. Neben Schäden an der Straßensubstanz ist auch eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit zu beklagen.

Die Anlieferverkehre zu Biogasanlagen bewegen sich im Rahmen des zulassungsfreien Gemeingebrauchs. Gleichwohl bringt die Vielzahl der Transporte schwere Lasten auf Straßen, die hierfür nicht ausgelegt sind.

Schäden betreffen zunächst die eigentliche Fahrbahn, die insbesondere in ihren Randbereichen leidet. Die schweren Maschinen und häufig auch überbreiten Maschinen (bis 3,00 m gemäß § 35 Ausnahmeverordnung zur StVZO) bewirken Verformungen in den Seitentrennstreifen, unter denen auch die Radwege leiden.

Daneben werden auch Leitpfosten beschädigt. Der LBV-SH stellte fest, dass allein im Bereich der Straßenmeisterei Süderbrarup Bankettschäden von ca. 400 km Länge aufgetreten sind. Die Straßenmeisterei Husum berichtet von einer Situation an der K 43 "Hochviöl", wo Verformungen im Seitenbereich der Straßen die Entwässerungseinrichtungen unbrauchbar gemacht haben. Besonders betroffen sind Landesstraßen im Umfeld der Biogasanlagen, aber auch Kreis- und Gemeindestraßen. Probleme ergeben sich insbesondere bei Straßen mit Querschnitten < 6,50 m.

Eine Konsequenz der - in der Summe der Verkehre übermäßigen - Inanspruchnahme der Straßen kann die Anordnung von Gewichtsbeschränkungen sein, auch an Straßen mit neuerer Decke. Aber auch diese werden häufig bei der Anlieferung nicht beachtet, wie ein Beispiel an der L 115 zeigt:





Hier wird zugleich deutlich, welche Probleme sich bei geringen Straßenquerschnitten ergeben: Begegnungsverkehre erzwingen beidseitig das Befahren von Fahrbahnrand und Bankett.



Hinzu kommen die Verschmutzungen der Fahrbahn und der Leitpfosten. Es ist gesetzlich vorgeschrieben, dass Verschmutzungen durch den Verursacher unverzüglich beseitigt werden müssen. Die Praxis sieht leider anders aus. Das führt insbesondere in Verbindung mit Niederschlag zu gefährlichen Verkehrssituationen.



Wenn Biogasanlagen erst im Betrieb sind, ist es stets schwierig, die Substanzschäden an den Straßen verursachergerecht anzulasten. Deshalb ist es unerlässlich, bereits im Vorfeld der Genehmigung von Biogasanlagen verstärkt und kritisch auf eine ausreichende verkehrliche Erschließung zu achten und die Auswirkungen des zusätzlichen Ziel- und Quellverkehrs zu berücksichtigen, der durch die Biogasanlagen erzeugt wird.

Vor allem eine realistische Abschätzung der anzuliefernden Stoffmengen ist wichtig. So ist beispielweise ein Fall bekannt geworden, in dem ein leitender Mitarbeiter einer Kommunalverwaltung eingestand, eine zu niedrige Angabe des Gesamtgewichts der Transportfahrzeuge bewusst nicht beanstandet zu haben, d.h. eine Anlage wurde genehmigt, obwohl ihre verkehrliche Erschließung nach Kenntnis der Gemeinde nicht gesichert war. Die ausreichende verkehrliche Erschließung der Anlagen muss von Genehmigungsbehörden, im wohlverstandenen Eigeninteresse aber auch von den Standortgemeinden intensiver als bisher betrachtet werden. Dabei ist es rechtlich durchaus möglich, dem Betreiber der Biogasanlage den Ersatz von Schäden aufzuerlegen. Auch Erschließungsverträge sind eine Handlungsmöglichkeit. Außerdem muss das konkret betroffene Straßennetz betrachtet werden. Ggf. müssen Verkehrsführungen festgelegt werden, die Begegnungsverkehr vermeiden.

Für die Belastung mit einer Vielzahl schwerer Transporte können die Bankette baulich nicht standsicher hergestellt werden. Baulich wären deshalb breitere Straßen wünschenswert. Zumindest aber sollten Einmündungsbereiche größer dimensioniert und das Erfordernis von Linksabbiegespuren genauer geprüft werden, um die Inanspruchnahme des Banketts beim Abbiegen zu vermeiden.

Hinsichtlich sicherer Ernteeinsätze ist die gute Zusammenarbeit des Landes mit dem Bauernverband und dem Landesverband der Lohnunternehmer fortzusetzen. Die Information und Sensibilisierung der Landwirte und Lohnunternehmer ist durch polizeiliche Kontrollen zu unterstützen.

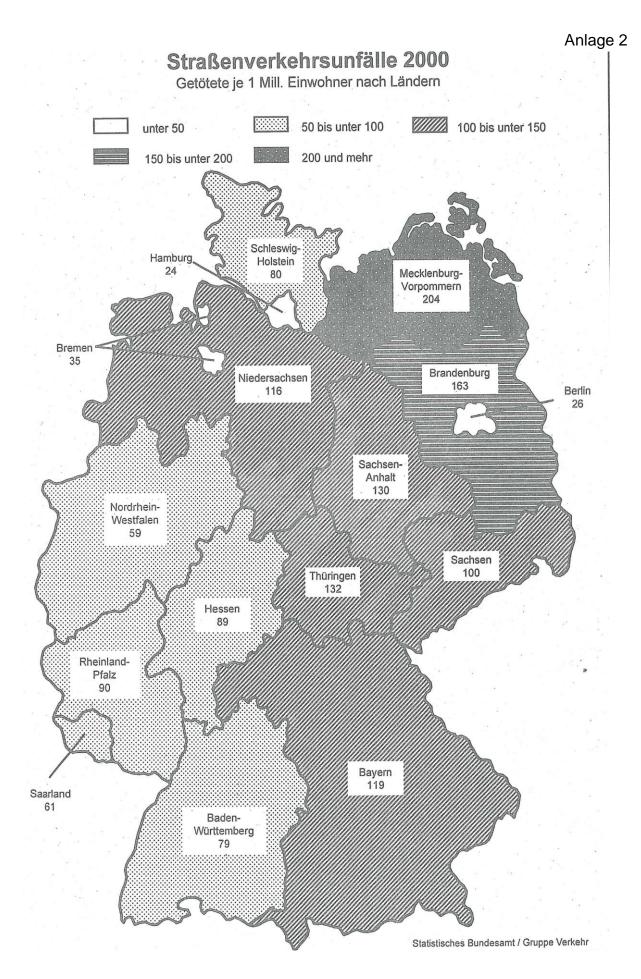
<u>Maßnahmen</u>

Die Landesregierung wird in geeigneter Weise die betroffenen Gemeinden dahingehend sensibilisieren die Fragen der ausreichenden verkehrlichen Erschließung von Biogasanlagen frühzeitig im Planungs- und Genehmigungsprozess zu berücksichtigen. Insbesondere soll auf eine obligatorische Beteiligung des LBV-SH durch die Kreise im Baugenehmigungsverfahren für Biogasanlagen hingewirkt werden. Ergänzend sollen Aufklärungs- und Beratungsangebote für die Standortgemeinden geprüft werden.

Die Landesregierung wird die polizeilichen Schwerpunktkontrollen des landwirtschaftlichen Schwerverkehrs im ländlichen Raum fortführen.

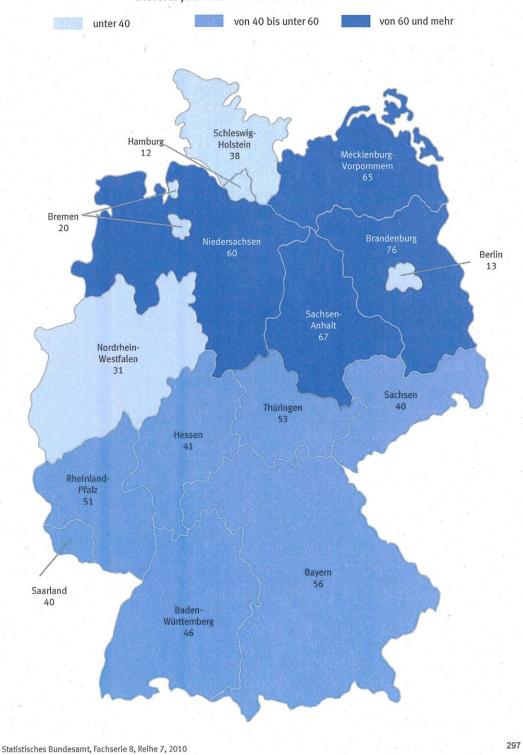
Anlage 1

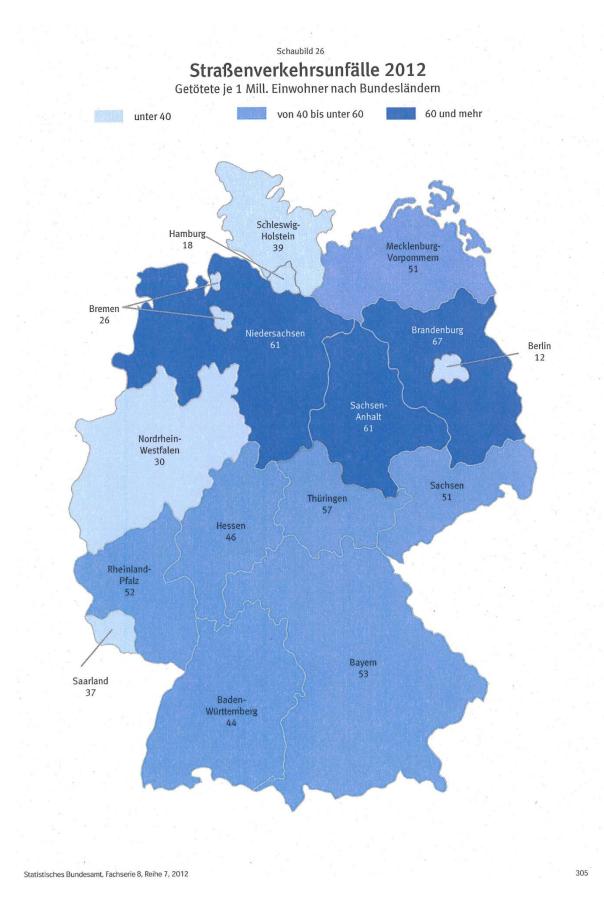
Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik Schleswig-Holstein 2000 - 2012													
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Verkehrsunfälle gesamt	61.049	60.455	60.777	58.943	59.495	60.491	58.722	59.454	57.082	63.735	72.008	70.553	71.422
Zahl VU mit Personenschaden						13.089	12.443	12.920	12.417	12.132	11.064	11.821	11.724
Prozentanteil VU mit Personenschaden						21,6%	21,2%	21,7%	21,8%	19,0%	15,4%	16,8%	16,4%
Verletzte	18.319	18.217	18.590	17.786	16.474	12.554	15.644	16.255	15.731	15.427	14.230	15.231	14.921
Getötete	229	227	198	202	211	151	172	156	149	139	108	120	109



Straßenverkehrsunfälle 2010

Getötete je 1 Mill. Einwohner nach Bundesländern





Anlage 3

ARBEITSPROGRAMM 2013

Grau unterlegte Projekte: ohne Landesförderung



	Maßnahme	Art und Zielsetzung	Träger/ Partner	Zeitraum
1	Kinder und Ve	rkehr		
1.1	Kinderwege für das Land "Das kleine Zebra auf dem Schulweg"	Verkehrssicherheitsarbeit für Schulanfänger Lernbroschüre für die Verkehrssicherheitserziehung in den 1. Klassen: Gefahrenlehre am Beispiel typischer Verkehrssituationen auf dem Schulweg. In Vorbereitungskursen sollen die Lehrer der 1. Klassen den Umgang mit dem Material lernen. Mit dem Elternheft sollen die Eltern ihre Kinder auf den Schulweg vorbereiten. Es sollen alle 25.000 Schulanfänger und deren Eltern, sowie die Lehrkräfte/ Erzieher an ca. 600 Grundschulen erreicht werden, um so einen sicheren Schulweg zu organisieren. Öffentl. Auftaktveranstaltung Medienarbeit	LVW MWV, Spar- kassen, Lehrkräfte	Schulanfang 2013 Auftaktveran- staltung – Einschulungs- aktion am 7. August 2013
1.2	Plakate zum Schulan- fang	Plakate in Schulnähe Erwachsene Verkehrsteilnehmer sollen erreicht und gem. § 3 (2) a StVO zur Rücksichtnahme aufgefordert werden.	LVW/Opel-AG,	Sommer 2013

1.3	Sicherheit durch Sichtbarkeit	Preisausschreiben/Rücklaufkarten in den 1.Klassen, anhand derer die Kinder selbst feststellen können, wie sie ihre eigene Sichtbarkeit durch helle Kleidung und Reflektoren erhöhen können. Es sollen alle 25.000 Schulanfänger und deren Eltern, sowie die Lehrkräfte/ Erzieher an ca. 600 Grundschulen erreicht und so für eine verkehrssichere Ausstaffierung der Kinder sensibilisiert werden. Öffentl. Abschlussveranstaltung Medienarbeit	LVW Volksbanken und Raiffei- senbanken, Schulen Schirmherr: Verkehrsmi- nister	Oktober bis Dezember Abschlussver- anstaltung am 6. Dezember 2013
1.4	Verkehrssicherheits- tage für Kinder	Aktionen und Moderatoreneinsätze, z. T. mit Rahmenveranstaltung und Geräteeinsatz Ca. 80 Einsätze von LVW- Moderatoren Es sollen Erziehungsberechtigte von Kindern im Vor- und Grundschulbereich erreicht und für die Steigerung der Verkehrssicherheit von (Vor-) Schulkindern sensibilisiert werden. Außerdem sollen die Erzieher in Einrichtungen für das Thema sensibilisiert und in der Durchführung unterstützt werden. Kinder sollen anschaulich, spielerisch und durch eigenes Erleben auf besondere Gefährdungssituationen im Straßenverkehr aufmerksam gemacht und unter Einbeziehung erwachsener Verkehrsteilnehmer für verkehrsgerechtes Verhalten geschult werden. Bei größeren Veranstaltungen sollen Geräte wie Simulatoren oder Gurtschlitten die Lerninhalte unterstützen. Medienarbeit	LVW DVW, MWV, Kitas	ganzjährig
1.5	Elementarerziehung	Fortbildungen für pädagogische Fachkräfte im Elementarbereich durch Moderatorenteam. Sie sollen in die Lage versetzt werden, dem Entwicklungsstand der Kinder entsprechend angemessene Verkehrserziehung durchzuführen. Medienarbeit	LVW MWV, Un- fallkasse, Sparkassen	ganzjährig

1.6	Lehrauftrag	Vorlesungen / Seminare zur Verkehrssicherheitsarbeit an der Uni Flensburg Den Studenten der pädagogischen Fakultät soll die Bedeutung der Verkehrserziehung in Schulen nahe gebracht und Handreichungen für die praktische Arbeit gegeben werden.	LVW Uni Flensburg	ganzjährig
1.7	"Achten Sie (auf) Kinder"	Autoaufkleber Aufmerksamkeit der Verkehrsteil- nehmer für Kinder erhöhen und gem. § 3 (2) a StVO für mehr Rücksicht- nahme werben.	LVW, Kinder- schutzbund MWV	ganzjährig
2	Jugend und	Verkehr	<u>, </u>	
2.1	Verkehrserziehungs- wettbewerb der 6. Klassen	Wettbewerb mit Testbogen und Pra- xisteil Rd. 27.000 Schüler der 6. Klassen/ 8. Klassen Förderschulen sollen den Verkehrssicherheitswettbewerb er- folgreich absolvieren.	LVW MWV, Unfall- kasse Kreisfachbera- ter, Polizeiver- kehrslehrer, Schulen	Herbst 2013
2.2	Verkehrserziehungs- wettbewerb der 9. Klassen	Wettbewerb mit Frage/Antwort zum Straßenverkehr/Testbogen/prakt. Fahrradtest im öffentl. Verkehr Rd. 28.000 Schüler der 9. Klassen sollen den Verkehrssicherheitswettbewerb erfolgreich absolvieren. Medienarbeit	LVW MWV, Volks- banken und Raiffeisenban- ken Kreisfachbera- ter, Schulen, Polizeiver- kehrslehrer	Schul-/ Kreis- entscheid: März bis Mai 2013
2.3	Aktion "Toter Win- kel"	Moderatoreneinsätze in Schulen Schülerinnen und Schüler werden praxisnah und handlungsorientiert an einem LKW über die Ursachen der Unfälle des sog. "Toten Winkels" aufgeklärt, um so verkehrssicheres Verhalten zu stärken.	LVW MWV, Unfall- kasse, Verb.Güterkraf tverkehr, TÜV	ganzjährig

2.4	"Achtung Auto"	Veranstaltungen als Unterrichtspro- jekt für Schülerinnen und Schüler der Klassen 5 und 6 sollen als Ver- kehrsteilnehmer den Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit, Reakti- onsweg, Bremsweg und dem daraus resultierenden Anhalteweg erfahren, um sich so entsprechend sicherer im Straßenverkehr verhalten zu können.	LVW/ADAC MWV	ganzjährig
2.5	Jugendverkehrsschu- len	Betreuung/Nutzung von ca. 80 stationären Einrichtungen für Übungen im Schonraum nach Verkehrsteilnehmerarten Landesweit sollen ca. 20.000 Schüler der Primarstufen / Sek. I verkehrsgerechtes Verhalten in typischen Verkehrssituationen lernen.	LVW GdV, Polizei, Schulen, Verkehrswach- ten, Kommu- nen	ganzjährig
2.6	Schülerlotsen Schülerlotsenwettbe- werb BUS-SCHULE / BUS-Engel	Organisatorische Betreuung des Schülerlotseneinsatzes / Ausrüstung Ca. 2.400 Schüler der Sek. I sollen zu Schülerlotsen ausgebildet und/oder in ihrer Tätigkeit begleitet werden. Mit den Kreis- und Landeswettbewerben soll eine Qualitätsüberprüfung einhergehen Öffentl. Landesentscheid Medienarbeit Schülerlotseneinsatz in einem neuen Aufgabenfeld Schüler der Sek. I und Eltern sollen als Schulwegbegleiter im Schulbus gewonnen werden.	LVW MWV, VDA, Polizei, Schulen, Kreis- fachberater Busunterneh- men, Unfallkasse	ganzjährig Landesent- scheid im Mai 2013 ganzjährig
2.7	Richtervorträge Sek. II	In ca. 30 Veranstaltungen sollen etwa 900 Schüler in der Sek. II erreicht werden. Thematisierung der Probleme im Straßenverkehr nach Erfahrungen der Judikative, um die Jugendlichen für mehr Eigen- und Mitverantwortung im Straßenverkehr zu motivieren.	LVW Richter, Staats- anwälte, Rechtsanwälte	ganzjährig

3	Sicher Fahrra	ad fahren		
3.1	Frühradfahren	Grundschüler der 1. und 2. Klassen sollen in Grundübungen gem. MWV-Dokumentation an sicheres Radfahren herangeführt werden. Im Vordergrund steht die Schulung der motorischen Fähigkeiten. Lehrkräfte werden für die Durchführung ausgebildet. Ausstattung der Schulen mit jeweils einem Klassensatz Fahrrädern mit weißen Reifen für den Schonraum. Medienarbeit	LVW MWV, Unfall- kasse, IQSH, Schulen, Kommunen	ganzjährig
3.2	"Sattelfest" Radfahrprüfungen	Alle rd. 26.000 Schüler der 4. Klassen an Grundschulen sollen die Radfahrprüfung erfolgreich ablegen in Theorie und Praxis. Öffentl. Auftaktveranstaltung und örtl. Nachfolgeveranstaltungen. Medienarbeit	LVW Provinzial, MWV, Polizei, Schu- len	ganzjährig Auftaktveran- staltung im Sept./ Ok- tober 2013
3.3	FahrRad aber si- cher! Fahrradwochen	"Verkehrssicherheitsmessen" rund um das Fahrrad als offene Veranstaltungen. Förderung des sicheren Radfahrens (Radtouren, sicheres Fahren, sichere Technik und Ausrüstung, Fahrradhelmaktionen, Gesundheitscheck, Rettungswesen, Unfallsimulation, Umwelt). Ca.10.000 Kinder / Jugendliche / Erwachsene sollen für sicheres Radfahren sensibilisiert und motiviert werden. Medienarbeit	LVW MWV DVW Verbände, Vereine, Kommunen	ganzjährig

3.4	"FIT- Fahrrad im Trend"	Veranstaltungen mit Kinder- Jugendgruppen zur Förderung des sicheren Radfahrens (Radtouren, sicheres Fahren, sichere Technik und Ausrüstung, Gesundheitscheck, Rettungswesen, Unfallsimulation, Umwelt). In Sonderveranstaltungen für junge Menschen mit Behinderungen wird gem. MWV-Dokumentation Verkehrssicherheitsarbeit bis hin zur selbstbestimmten Verkehrsteilnahme geleistet.	LVW MWV, Schu- len, Behinder- teneinrichtung, Kommunen	ganzjährig
3.5	Fahrradhelmaktionen	In Einrichtungen und während Verkehrssicherheitstagen soll auf das Tragen von Fahrradhelmen hingewirkt werden.	LVW, Schulen. Kitas, Vereine, Verbände, Kommunen	ganzjährig
3.6	Das verkehrssichere Fahrrad	Prüfung der Verkehrssicherheit von Fahrrädern Prüfplaketten	LVW MWV, Unfall- kasse, Polizei	ganzjährig
4	Junge Fahrer	•	<u>I</u>	
4.1	"fit und fair – eine Aktion Junge Fahrer	Verkehrssicherheitsarbeit in vier Modulen besonders an Berufsbildungsstätten, Bundeswehr, weiterführenden Schulen in 4 Modulen: Alkohol und Drogen, Fahrphysik, Gruppendruck und Fahrtraining für junge Leute auf speziellen Übungsplätzen. Rd. 8.000 Jugendliche/ Junge Erwachsene als angehende Fahranfänger und besonders gefährdete Altersgruppe sollen für verkehrssicheres Verhalten geschult werden. Medienarbeit	LVW MWV, DVW, SGV SH, Schulen, Ver- kehrs- sicher- heitsorganisa- tionen	ganzjährig

4.2	Mofaschulen	Unterhaltung der mobilen Mofas- Verkehrsschule/Rollerschule man- gels stationärer Einrichtungen im mobilen Einsatz. Ca. 1.500 Schüler der Sek. I sollen in Theorie und Praxis auf den Erwerb des Mofaführerscheines vorbereitet werden. Ziel ist es ebenso, auf die Schüler in dieser Altersstufe noch einmal ver- kehrserzieherisch einzuwirken.	LVW Schulen, Verkehrswach- ten, Kommu- nen	ganzjährig
4.3	Aktionen gegen Al- kohol, Drogen und Medikamente im Straßenverkehr	ca. 180 Moderatoreneinsätze Motorisierte Verkehrsteilnehmer aller Altersgruppen, Veranstaltungen in Schulen/ Jugend- /Senioren-/ Kommunale Einrichtungen, Bundeswehr, Fahrschulen, Seemannsschule. Die Teilnehmer sollen über Wirkungen und Auswirkungen von besagten Rauschmitteln konfrontiert, über rechtliche Konsequenzen aufgeklärt und so für regelkonformes Verhalten gewonnen werden. Es sollen Verhandlungen mit Gast- stätten und Diskotheken geführt werden mit dem Ziel, das Programm "Bob" einzuführen Medienarbeit	LVW MWV, Itzehoer Versi- cherung	ganzjährig
4.4	Verkehrssicherheits- kurse nach jugend- richterlicher Weisung	2 Veranstaltungsreihen 20-30 im Straßenverkehr straffällig gewordene junge Erwachsene sollen auf jugendrichterliche Weisung ein 4-tägiges soziales Training zwecks regelkonformem Ver- halten im Straßenverkehr geschult werden.	LVW Jugendge- richtshilfe, Kommunen	nach Bedarf

5	motorisierte V	erkehrsteilnehmer		
5.1	53. Int. Beleuchtungs-woche	Landesweiter Sicherheitscheck zur Überprüfung einer verkehrssicheren Beleuchtung. Es sollen möglichst viele motorisierte Verkehrsteilnehmer zur Beteiligung motiviert werden Auftaktveranstaltung Medienarbeit	LVW /Kfz-Ge- werbeverband MWV, DVW, ZDK	Oktober 2013 Ende Sept./Anfang Okt.
5.2	Motorradtage	"Verkehrssicherheitsmesse/-tage" für motorisierte Zweiradfahrer als offene Veranstaltungen. Es sollen ca. 10.000 Zweiradfahrer erreicht werden, um sie mit Themen rund um das sichere Motorradfahren für eine unfallfreie Motorradsaison fit zu machen. Medienarbeit	LVW MWV, TÜV, DEKRA, Kommunen	Frühsommer
5.3	Landstraßenaktionen	Die besonderen Gefahren auf Land- straßen stehen im Mittelpunkt der Aktionen, insbesondere die beson- ders gefährdete Gruppe der Motor- radfahren und der Fahranfänger.	LVW, DVW, Kommunen,	ganzjährig
5.4	Sicherheitstraining	ca. 40 Veranstaltungen durch LVW-Moderatoren Sicherheitstraining / Fahrtraining Theorie und Praxis: Gefahren erkennen, vermeiden, bewältigen	LVW Berufsgenos- senschaften, Bundeswehr, Firmen	ganzjährig
5.5	Öko-Training	Veranstaltungen für sparsames und sicheres Fahren Ca. 100 Autofahrer sollen durch LVW-Moderatoren in Theorie und Praxis in entsprechende Fahrweisen eingewiesen und nachhaltig motiviert werden.	LVW Berufsgenos- senschaften, Bundeswehr, Firmen, Politik, öffentl. Verwaltung	ganzjährig

5.6	Musimba	Größere Firmen im Land sollen in ihrem betrieblichen Mobilitätsmanagement unterstützte werden, indem individuell die Möglichkeiten des umweltschonenden und sicheren Arbeitsweges festgelegt werden sollen. Für Arbeitnehmer, die auf eigene Fahrzeuge angewiesen sind, wird ein Öko-Fahrtraining angeboten.	LVW Sparkassen, Uni Kiel	ganzjährig
6	Ältere Verke	hrsteilnehmer		
6.1	"Ältere Menschen" (DVR-Programm)	Ca. 80 Veranstaltungen Gespräche und praktische Übungen durch LVW- Moderatoren und Fach- leute wie Ärzte, Optiker, etc. Erstellung und Pflege eines Netz- werkes. Seniorenansprache in Einrichtungen und speziellen Veranstaltungen als Hilfestellung für eine sichere Mobili- tät.	LVW DVW, MWV	ganzjährig
6.2	"Mobil bleiben, aber sicher!"	Verkehrssicherheitstage/ Verkehrssicherheitsaktionen für Senioren als Hilfe zur Bewältigung allgegenwärtiger Probleme im Straßenverkehr im Wege öffentl. Veranstaltungen Beteiligung an Veranstaltungen, die die ältere Generation als Zielgruppe haben, als Ansprachemöglichkeit für diese Bevölkerungsgruppe	LVW DVW, MWV	ganzjährig
6.3	Verkehrsicherheits- kurse für Senioren	In der Generation 50 + soll (Wieder-)Einsteigern als Fahrzeugführer bei PKW oder Motorrad durch spezielle Hilfen wie Training, begleitetes Fahren, etc., eine verkehrssichere Nutzung ihres Fahrzeuges durch Trainer/Moderatoren erleichtert werden.	LVW DVW, MWV	ganzjährig