



Bericht

der Landesregierung

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

**Bericht der Landesregierung zur Lage der Verkehrssicherheit in
Schleswig-Holstein 2023**

A Einleitung

Straßenverkehr bewegt alle. **Mobilität** ist für die Menschen ein Grundbedürfnis. 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 Leistungsfähigkeit häufig auseinanderklaffen. Zunehmende Mobilitätsbedürfnisse und sich verändernde Mobilitätsformen stellen die Verkehrssicherheitsarbeit vor neue Herausforderungen. Insofern ist die Verkehrssicherheitsarbeit ein ganz wesentlicher Baustein der Verkehrspolitik.

Mobilität ist eine Ausdrucksform individueller Freiheit. Damit geht Verantwortung einher. Verkehrssicherheit erfordert, Rücksicht zu nehmen und Risiken zu vermeiden. Schleswig-Holstein ist durch sehr unterschiedliche Verkehrslagen gekennzeichnet: verkehrsreiche Stadtregionen, verkehrsarme ländliche Räume und Bundesfernstraßen als wichtige Transitstrecken. Die Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, die Qualität und die Sicherheit des Straßenverkehrs im Land zu einem Schwerpunkt zu machen und sich aktiv für eine Erhöhung der Sicherheit, insbesondere der vulnerablen Personengruppen, einzusetzen. Die **Vision Zero** bildet dabei die programmatische Grundlage.

Der Bericht beschreibt die verschiedenen verkehrssicherheitsrelevanten Aktivitäten der Landesregierung und gibt einen fachlichen Überblick.

B Verkehrsunfallentwicklung

Die Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein ist langfristig positiv. Mit Blick auf die Zahlen der Verletzten und Getöteten stagniert die Verkehrsunfallentwicklung allerdings seit einigen Jahren. Die Gesamtzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle in Schleswig-Holstein hat zuletzt sogar zugenommen.

Schleswig-Holstein			
Jahr	Unfälle	Verletzte	Getötete
2016	87.508	16.486	114
2018	90.799	15.910	122
2020	79.903	13.872	107
2022	82.884	14.569	102

Quelle: Landespolizei, Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 2022

Auch bundesweit ist ein vergleichbarer stagnierender und teilweise zunehmender Trend feststellbar.

Deutschland			
Jahr	Unfälle	Verletzte	Getötete
2016	2.585.327	396.666	3.206
2018	2.636.468	396.018	3.275
2020	2.260.617	327.825	2.724
2022	2.403.366	358.369	2.782

Quelle: Landespolizei, Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 2022

Die Corona-Pandemie hatte einen erheblichen Einfluss auf das Verkehrsverhalten der Menschen. Die Mobilität war durch Faktoren wie Lock-Downs, Heimarbeitsplatzregelungen sowie eingeschränkter Freizeit- und Reisemöglichkeiten deutlich eingeschränkt. Die Folge war ein geringeres Verkehrsaufkommen und eine bei vielen Verkehrsbeteiligungsarten positive Verkehrsunfallentwicklung. Insbesondere im Jahr 2021 hat es - trotz einer leichten Zunahme der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle insgesamt - einen signifikanten Rückgang bei der Anzahl der Verletzten und Getöteten gegeben.

2021	Unfälle	Verletzte	Getötete
Schleswig-Holstein	82.017	13.774	77
Deutschland	2.314.938	323.129	2.562

Quelle: Landespolizei, Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 2022

Dennoch starben laut Statistischen Bundesamt 2021 durchschnittlich sieben Menschen pro Tag bei Verkehrsunfällen. Nach Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beliefen sich die volkswirtschaftlichen Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland im Jahr 2020 auf insgesamt 31,5 Mrd. Euro. Diese Daten zeigen, dass selbst in den verkehrssarmen und zugleich unfallreduzierten Jahren 2020 und 2021 die Verkehrsunfalllage nicht tolerabel war und auch weiterhin eine aktive Verkehrssicherheitsarbeit notwendig ist.

Dies gilt umso mehr, als dass im Jahr 2022 nach der sukzessiven Rücknahme der coronabedingten Einschränkungen, die Mobilität der Menschen in Schleswig-Holstein wieder zugenommen hat und dies auch aus den Ergebnissen der Verkehrsunfallstatistik 2022 abzulesen ist. Die Unfallzahlen nähern sich in vielen Bereichen wieder denen des vorpandemischen Jahres 2019 an. Dies ist ein deutliches Indiz dafür, auch weiterhin alle gesellschaftlichen Kräfte zu bündeln und gemeinsam im Sinne der *Vision Zero* an der Verbesserung der Verkehrssicherheit zu arbeiten.

2022	Unfälle	Verletzte	Getötete
Schleswig-Holstein	82.884	14.569	102
Deutschland	2.403.366	358.369	2.782

Quelle: Landespolizei, Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 2022

C Verkehrssicherheitsarbeit:

Wesentliche Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit des Landes Schleswig-Holstein ist der **jährliche Verkehrssicherheitsbericht der Landespolizei**. Er bildet die Basis für die Aktivitäten der Polizei, der vom Verkehrsministerium finanziell unterstützten Landesverkehrswacht und eigener Schwerpunktsetzungen im Verkehrsministerium. Darüber hinaus ist er auch für andere Verkehrssicherheitsakteure und auch für Sponsoren handlungsleitend.

Die Sicherheit im Straßenverkehr hat **drei Dimensionen**:

- der **Mensch** und sein Verhalten als Verkehrsteilnehmer,
- die **Infrastruktur**, auf der Menschen sich selbst und vielfältige Güter bewegen,
- die **Technik** der Fahrzeuge, mit denen Mobilität verwirklicht wird.

Die Landesregierung setzt Schwerpunkte in allen drei Handlungsfeldern. Für die Verkehrssicherheitsarbeit in den Bereichen Radverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist die handlungsfeldübergreifende Darstellung gewählt worden (vgl. unter IV).

I Handlungsfeld Mensch

In Schleswig-Holstein steht bei der Verkehrssicherheitsarbeit das Handlungsfeld **Mensch** im Zentrum.

Ein besonderes Gewicht hat dabei die Mobilitäts- und Verkehrserziehung. Weitere verkehrssicherheitsrelevante Handlungsschwerpunkte von Verkehrsbehörden, Straßenbaulastträgern und Polizei in Schleswig-Holstein sind die Verkehrsüberwachung, die Verkehrsunfallanalyse im Rahmen von Verkehrsschauen und der Arbeit der Unfallkommissionen sowie die Gestaltung des sicheren Verkehrsraumes. Insbesondere die repressive Verkehrsüberwachung, also die Verfolgung und Ahndung von Verkehrsverstößen, ist - neben der Präventionsarbeit - ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und entfaltet generalpräventive Wirkung.

Vor diesem Hintergrund wird die Landespolizei am 26. September 2023 einen weiteren landesweiten Einsatz unter dem Titel „Rücksicht im Blick“ durchführen. Sie plant, die Verkehrsteilnehmenden an diesem Tag im Rahmen von Präventionsveranstaltungen auf die Gefahren und Risiken im Straßenverkehr aufmerksam zu machen sowie im Zuge von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen zu kontrollieren und ggf. zu sanktionieren.

Mobilitäts- und Verkehrserziehung

Mit Blick auf die Mobilitäts- und Verkehrserziehung haben die Landesverkehrswacht und die Polizei eine herausgehobene Stellung in der Verkehrssicherheitsarbeit des Landes Schleswig-Holstein. Ihre präventiven Maßnahmen und Aktionen zielen auf nachhaltige Verhaltensänderung ab und sollen rücksichtsvolles und regelkonformes Verhalten fördern.

Das operative Geschäft und die konzeptionelle Hauptverantwortung für Maßnahmen der Mobilitäts- und Verkehrserziehung hat die Landesregierung der Landesverkehrswacht übertragen. Die Landesregierung unterstützt deren Arbeit ideell und finanziell. Sie unterstreicht zudem die Bedeutung der Verkehrssicherheitsarbeit und würdigt die Arbeit aller Verkehrssicherheitsakteure, insbesondere das ehrenamtliche Engagement der Menschen in der Verkehrswachtorganisation.

Einen dauerhaften Schwerpunkt bildet die Mobilitäts- und Verkehrserziehung von **Kindern**. Kinder sind als vulnerable Verkehrsteilnehmer besonders schutzbedürftig. Ihre Verkehrserziehung legt gleichzeitig den Grundstein für das Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern von morgen.

Einen besonderen Stellenwert der Verkehrssicherheitsarbeit von Landesverkehrswacht und Polizei bilden daher die jährlich wiederkehrenden Sicherheitsbausteine des „sicheren Schulwegs“, der Radfahrausbildung und der Ausbildung von Verkehrshelferinnen und Verkehrshelfern. Dabei beraten und unterstützen sie die Schulen bei

der Umsetzung dieser Maßnahmen. Bereits in den Kindertagesstätten bzw. Vorschulen werden den Kindern durch die Handpuppenbühnen der Landespolizei die ersten Regeln über das richtige Verhalten im Straßenverkehr und die damit verbundenen Gefahren spielerisch vermittelt.

Weitere fortlaufende Kernaufgaben der gemeinsamen Verkehrsunfallprävention von Landespolizei und Landesverkehrswacht sind Maßnahmen gegen **Alkohol, Drogen und Medikamente im Straßenverkehr** (hier z. B. Veranstaltungen in Berufsbildungszentren, Fahrschulen, Bundeswehr oder polizeiliche Schwerpunktkontrollen) und Maßnahmen zur Sensibilisierung für die Gefahren durch Ablenkung im Straßenverkehr. Hervorzuheben ist an dieser Stelle der Einsatz eines Ablenkungssimulators. Seit 2019 wird mit ihm in Schulen, Firmen und auf Verkehrssicherheitsveranstaltungen für die Gefahren, die die **Handynutzung** während der Fahrt mit sich bringt, sensibilisiert.

Hinzu kommen verschiedene Aktionen für **junge Fahrerinnen und Fahrer** (z. B. Schulung und Sensibilisierung für verkehrssicheres und regelkonformes Verhalten, Verkehrssicherheitskurse nach jugendrichterlicher Weisung), für **ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer** (z. B. Einsatz von Seniorenberatern, Durchführung von Veranstaltungen) sowie für **Migrantinnen und Migranten** (z. B. Regelkunde, Fahrradkurse).

Im innerörtlichen Straßenverkehr ist eine besonders hohe Unfallgefahr feststellbar. Deshalb hat sich die Landesregierung für zwei zusätzliche Präventionsprojekte entschieden.

Bei der Akzeptanz von **Fahrradhelmen** kommt der Mobilitäts- und Verkehrserziehung eine zentrale Bedeutung zu. Deshalb hat die Landesregierung 2021 und 2022 mit Fahrradhelmen im Dachmarkendesign für das Tragen eines Helmes geworben und setzt auf die Eigenverantwortung der Menschen. Die Helme wurden im Rahmen von Aktionskooperationen wie zum Beispiel „Mit dem Rad zur Arbeit“ und „Stadtradeln“ oder bei Verkehrssicherheitsveranstaltungen mit Radverkehrsbezug (LVW, Landespolizei) als Gewinn verteilt.

Ein adäquates Mittel, um insbesondere im direkten Umfeld von verkehrlich sensiblen Bereichen, wie z. B. Kindergärten, Schulen, Altenheimen oder Krankenhäusern die Sicherheit zu erhöhen, sind Anlagen zur dynamischen Geschwindigkeitsanzeige. Mit sogenannten Dialog-Displays wird Autofahrern beispielsweise mittels Smileys signalisiert, ob sie zu schnell fahren oder nicht. Beim Einsatz von **Dialog-Displays** zeigen sich die stärksten sowie zeitlich stabilsten Geschwindigkeitsreduktionen und damit die beste Wirkung im Sinne der Verkehrssicherheit. Die Landesregierung stellt interessierten Kommunen bereits im dritten Jahr nacheinander insgesamt 50 Geräte kostenfrei zur Verfügung. Die Geräte werden im Rahmen eines Losverfahrens an die Kommunen verteilt.

Änderungen des Rechtsrahmens

Die Landesregierung trägt zur Verkehrssicherheit bei, indem sie konstruktiv an den Bundesgesetzen und -verordnungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mitwirkt.

Die Novelle der **Straßenverkehrs-Ordnung** (StVO) 2020 und die Änderungen der **Bußgeldkatalogverordnung** (BKatV) 2021 haben insbesondere den Schutz Radfahrender und zu Fuß gehender Menschen im Fokus gehabt:

Hervorzuheben ist die Aufnahme eines verpflichtenden Mindestabstands für das Überholen insbesondere von Radfahrerinnen und Radfahrern in § 5 Abs. 4 StVO. Ferner wurde in § 9 Abs. 6 StVO festgelegt, dass alle Fahrzeuge über 3,5 t (z. B. Lkw und Busse) innerorts nur noch mit Schrittgeschwindigkeit rechts abbiegen dürfen.

Überdies wurde das nach § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO an Kreuzungen und Einmündungen bestehende Parkverbot ausgeweitet, um die dortigen Sichtverhältnisse zu verbessern. Das Halten auf Schutzstreifen ist nunmehr untersagt, um insbesondere für Radfahrende riskante Ausweichmanöver entbehrlich zu machen.

Die *Vision Zero*, also das Ziel der absoluten Verhinderung von Verkehrsunfällen mit Todesfolge oder schweren Personenschäden, wurde als Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen in die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) aufgenommen.

Die VwV-StVO sieht nunmehr gegenüber der Vorgängerregelung erleichterte Anordnungsmöglichkeiten von Fahrradstraßen und Fahrradzonen vor.

Nach der geänderten BKatV können höhere Sanktionen für innerörtliche Halt- und Parkverstöße auf Geh- und Radwegen verhängt werden. Zudem wurden die Geldbußen für Geschwindigkeitsverstöße erhöht. Schleswig-Holstein setzt sich dafür ein, dass Bund und Länder nunmehr eine ganzheitliche Betrachtung der BKatV in den Blick nehmen, um Wertungswidersprüche zu identifizieren und zu vermeiden und neue Erkenntnisstände hinsichtlich gefährlichen Verkehrsverhaltens aufzugreifen und fortzuentwickeln.

II Handlungsfeld Infrastruktur

Auch der Neu-, Um- und Ausbau von Straßen trägt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Schleswig-Holstein unterstützt und begleitet die Erarbeitung und Fortschreibung der technischen Regelwerke für die Planung, den Bau und den Betrieb von Straßen. Darin sind die Belange der Verkehrssicherheit unmittelbar integriert. Die Straßeninfrastruktur sollte stets ausreichend Sicherheitsreserven bieten, damit ein Fahrfehler nicht gleich zu einem schweren Unfall führt. Darüber hinaus trägt auch der Einsatz von intelligenten Verkehrsleitsystemen (Verkehrstelematik) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

Straßenplanung, Straßenbau und Straßenbetrieb

Der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV.SH) verantwortet als zuständiger Straßenbaulastträger rund 8.000 km an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Land. Der technisch einwandfreie Zustand der Straßen und des Straßenzubehörs ist für einen sicheren Verkehrsablauf von wesentlicher Bedeutung. Dies spielt einerseits bei Neu- und Ausbaumaßnahmen, aber auch bei Sanierungen eine entscheidende Rolle. Die **Landesstraßenstrategie 2023 - 2035** trägt hierzu in Form eines nachhaltigen Erhaltungsmanagements in erheblichem Maße bei, um dauerhafte Straßen zu generieren, die für die Verkehrssicherheit wichtig sind. Im Sinne der *Vision Zero* ist es zu-

dem das Ziel, Gefahrenstellen oder Unfallhäufungen zu vermeiden bzw. zu beseitigen. Mit dem Aufbau des „**Sicherheitsaudits im Bestand**“ leistet der LBV.SH einen wesentlichen Beitrag dazu und versetzt seinen Betriebsdienst in die Lage, durch anlassbezogene Untersuchungen und Sonderbetrachtungen von Fahrzeug- und Verkehrsteilnehmergruppen (z. B. Motorrad- oder Fahrradfahrende, Urlaubsverkehre) eine strukturierte Ermittlung von Defiziten zu betreiben und damit das Unfallrisiko im Straßennetz zu minimieren.

Durch den Einsatz eigener und zum Teil externer Sicherheits-Auditoren wird eine zusätzliche Prüftätigkeit in die Bearbeitungsabläufe des LBV.SH eingebracht, um eine höchst mögliche Verkehrssicherheit sicherzustellen. Ergänzt wird dies im Bereich der Bundesstraßen durch eine von der Europäischen Union (EU) im Rahmen ihrer Verkehrssicherheitspolitik beschlossenen und in Deutschland von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durchgeführten **netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertung**. Die ersten Ergebnisse werden Ende 2024 erwartet. Die Bewertung soll nachfolgend mindestens alle fünf Jahre durchgeführt werden. Die Analyse der Ergebnisse und die Ableitung von Verbesserungsmöglichkeiten zur Steigerung der Verkehrssicherheit im Straßennetz obliegt im weiteren Verfahren der Straßenbauverwaltung Schleswig-Holstein.

Der Bau von **Ortsumgehungen** trägt ganz wesentlich zur Reduzierung von Verkehrsmengen und damit der Unfallgefahr innerorts bei. Im Bereich der Landesstraßen wird zurzeit die Planung der Ortsumgehung Hammoor im Zuge der L 89 durch den LBV.SH betrieben, um die Verkehrssicherheitsprobleme in der hochbelasteten Ortsdurchfahrt zu beseitigen. Im Bundesfernstraßennetz werden die Ortsumgehung Geesthacht im Zuge der B 5/A 25, die Ortsumgehungen Bredstedt, Struckum, Hattstedt im Zuge der B 5, die Ortsumgehung Schwarzenbek im Zuge der B 209 sowie die Ortsumgehungen Lauenburg Nord und Ost im Zuge der B 5 und B 209 durch den LBV.SH planerisch vorangebracht. Durch die Ortsumgehungen kommt es zu deutlichen Verkehrsabnahmen in den Ortslagen. Dies trägt nicht nur zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei, sondern reduziert auch die Lärm- und Erschütterungsbelastung.

Die hohen Unfallzahlen auf der B 404 zwischen der A 1 und der A 24 sowie der B 5 zwischen Tönning und Husum führten dazu, die Planung der **dreistreifigen Ausbaumaßnahmen** aufzunehmen. Durch den dreistreifigen Ausbau der B 404 zwischen A 1 und A 24, den dreistreifigen Ausbau der B 5 zwischen Tönning und Husum und den bereits fertiggestellten dreistreifigen Ausbau der B 5 zwischen Itzehoe und Wilster wird eine deutliche Zunahme der Verkehrssicherheit auf diesen vielbefahrenen Streckenabschnitten erreicht.

Im Rahmen von **Verkehrsschauen** werden durch Verkehrsbehörden, Straßenbau- lastträger und Polizei, als Mitglieder der **Unfallkommissionen**, Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten festgelegt. Das können punktuelle Maßnahmen sein, wie zum Beispiel erforderliche Beschilderungen und Signalisierungen oder auch größere Umbaumaßnahmen, wie zum Beispiel die Errichtung von Kreisverkehrsplätzen. Exemplarisch seien hier die **Schutzmaßnahmen für Motorradfahrende** aufgeführt. Um Unfälle zu vermeiden bzw. Unfallfolgen zu lindern, verbaut das Land einen sogenannten Unterfahrerschutz. Er schließt die Lücke zwischen Schutzplanke und Erdboden und verhindert so ein Durchrutschen der gestürzten Bikerinnen und Biker. Da-

mit wird die Verletzungsgefahr erheblich gesenkt. An insgesamt 57 besonders gefährliche Straßenabschnitte hat der LVB.SH über 8 km Unterfahrschutz angebracht. Darüber hinaus werden zur Vermeidung von Baumunfällen, in Abhängigkeit von der jeweiligen örtlichen Situation, gezielt passive Schutzeinrichtungen aufgestellt.

Bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen sieht der LBV.SH Maßnahmen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit vor. Entsprechende Anforderungen werden auch bei Vorhaben gestellt, für die Fördermittel durch das Land bereitgestellt werden.

Verkehrstelematik

Die Instrumentarien der automatisierten Verkehrsbeeinflussung dienen der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Es geht darum, den Verkehr auf den zur Verfügung stehenden Verkehrsraum zu verteilen, zu lenken und zu harmonisieren, um die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur möglichst lange zu erhalten und den Verkehr durch den Einsatz von intelligenten verkehrstelematischen Anlagen sicherer zu machen.

Der Einsatz verkehrstelematischer Anlagen erfolgt vorzugsweise auf den hochbelasteten, stauanfälligen sowie unfallauffälligen Strecken. In Schleswig-Holstein sind folgende Verkehrsbeeinflussungsanlagen mit einem besonderen verkehrssicherheitsrelevanten Charakter vorhanden:

- Streckenbeeinflussungsanlage im Bereich A7 / A23 und A7 / A261 eingebunden in die Straßentunnelabfolge Schnelsen und Stellingen im Zuge der A7
- Netzbeeinflussungsanlage im Bereich A7 / B205 / A21 / A1 als Umfahrungsmöglichkeit für den Elbtunnel im Zuge der A7
- Zuflussregelungsanlagen im Verlauf der A23 an den Anschlussstellen Pinneberg-Mitte, Halstenbek-Rellingen und Halstenbek-Krupunder
- Windwarnanlagen an der Rader Hochbrücke (A7/NOK), Hochbrücke Schafstedt (A23/NOK), Störbrücke bei Itzehoe (A23/Stör), Fehmarnsundbrücke (B207)
- Wildwechselwarnanlage am Rastorfer Kreuz im Verlauf der B202

Der Einsatz erfolgt zum überwiegenden Teil auf Bundesautobahnen, für die die Zuständigkeit am 01.01.2021 vollständig auf die Autobahn GmbH des Bundes übergegangen ist. Dem Land als Auftragsverwaltung für die Bundesstraßen obliegt weiterhin die Zuständigkeit für die Windwarnanlage Fehmarnsundbrücke im Zuge der B207 sowie für die Wildwechselwarnanlage am Rastorfer Kreuz im Zuge der B202.

An einem sicheren Verkehrsablauf auf Schleswig-Holsteins Straßen haben die zahlreichen Lichtsignalanlagen in der Zuständigkeit des LBV.SH aber auch der Kommunen einen hohen Anteil. Im Rahmen der Winterdienstkoordinierung unterstützt die Betriebsdienstzentrale des LBV.SH, um die Sicherheit auf dem Straßennetz in Schleswig-Holstein zu erhöhen. Für Entscheidungen im Winterdienst bilden die Daten aus dem Straßenwetterinformationssystem eine wichtige Basis.

Die Landesregierung unterstützt den Einsatz von verkehrstelematischen Systemen. Für den Bereich der Bundes- aber auch Landesstraßen werden Auffälligkeiten im Straßennetz (z. B. Unfallschwerpunkte, windexponierte Stellen im Straßennetz, Knotenpunkte aber auch Wildwechselstellen) im Rahmen der Verkehrsschauen genau beobachtet und analysiert. Je nach Erfordernis können zur Verbesserung der festgestellten Verkehrssituation auch verkehrstelematische Systeme im Sinne der Verkehrssicherheit zur Anwendung kommen.

III Handlungsfeld Technik

Die Entwicklung sicherheitsrelevanter Technologien in der Fahrzeugtechnik haben die aktive und passive Fahrzeugsicherheit in den letzten Jahren wesentlich erhöht. Unfallstatistiken zeigen immer wieder: Die große Mehrheit aller Verkehrsunfälle beruht auf menschlichem Fehlverhalten. Die technische Unterstützung der Fahrzeugführenden durch **Assistenzsysteme** bietet insbesondere in kritischen Fahr- und Verkehrssituationen enorme Potenziale zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Zu den derzeit wichtigsten marktgängigen Systemen gehören: Abstandsregler, Abbiegeassistent, Notbremsassistent, Spurhalte- und Spurwechselassistent, Müdigkeitswarner, Verkehrszeichenassistent. Laut der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) steigt der Anteil von Fahrzeugen mit Assistenzsystemen kontinuierlich an.

Die Landesregierung sieht die Weiterentwicklung von Assistenzsystemen bis hin zum automatisierten bzw. autonomen Fahren als wichtigen Bestandteil der Steigerung der Verkehrssicherheit. Schleswig-Holstein will eine Führungsrolle beim autonomen Fahren einnehmen. Um das große Potential des **autonomen und vernetzten Fahrens** optimal zu nutzen, will die Landesregierung die Forschung und Entwicklung vorantreiben und damit die Mobilität der Zukunft vielseitiger, umweltfreundlicher und sicherer gestalten.

Zur Erprobung automatisierter und autonomer Systeme wurden in Schleswig-Holstein Ausnahmegenehmigung für mehrere Projekte autonom fahrender Busse zum Einsatz im ÖPNV und zum kombinierten Personen- und Warentransport erteilt (NAF-Bus, TaBuLa /-LOG). Ferner befindet sich die Entwicklung einer integrierten Mobilitätskette durch Kombination autonomer Bus- und Fährverkehre in der Pilotentwicklung (CAPTN). Im maritimen Bereich sind zudem noch weitere Vorhaben des autonomen Fahrens in Schleswig-Holstein in der Planung oder in der Realisierung (u.a. Hochschule Flensburg). Auch auf der Schiene soll die Reaktivierung ländlicher Bahnstrecken durch innovative, kostengünstige Betriebs- und Fahrzeugkonzepte - insbesondere autonomes Fahren - erfolgen (REAKT).

Die Ermöglichung des Regelbetriebes von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion in festgelegten Betriebsbereichen stellt den nächsten Schritt hin zur Einführung automatisierter, autonomer und vernetzter Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen dar. Die rechtliche Grundlage dafür wurde durch das Gesetz zum autonomen Fahren sowie der dazugehörigen Betriebsverordnung aus den Jahren 2021 / 2022 ermöglicht.

Schleswig-Holstein arbeitet zusammen mit der Metropolregion Hamburg (MRH) an dem Aufbau eines „Innovationszentrums Autonomes Fahren“ (IAF), um Netzwerke und Projekte zu diesem Thema im Norden voranzubringen. Ziel ist es, eine länderübergreifende Zentrale für autonomes Fahren in Norddeutschland zu entwickeln. Im Rahmen einer Studie wurde im Jahr 2022 die Frage der Umsetzbarkeit eines regionsweiten IAF in der MRH umfassend betrachtet und geprüft. Aktuell stimmen die Trägerländer der MRH das weitere Vorgehen gemeinsam ab.

IV Handlungsfeld übergreifende Schwerpunktthemen

Radverkehr

In Schleswig-Holstein ist das Radfahren eine beliebte Mobilitätsform. Insbesondere elektrisch unterstützte Fahrräder (z. B. Pedelecs, Lasten- und Transporträder) erfreuen sich zunehmender Beliebtheit und erweitern das Fahrradspektrum im Alltag. Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden (hier: konventionelle Fahrräder und Pedelecs) hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Nach Stagnation und leichtem Rückgang in den verkehrsarmen Jahren der Coronapandemie, sind die Verkehrsunfallzahlen im Jahr 2022 wieder deutlich ansteigend. Die Sicherheit im Radverkehr muss deshalb aktiv weiterentwickelt und verbessert werden.

Ein Schwerpunktthema der Verkehrssicherheitsarbeit ist daher die Sicherheit im Radverkehr. Zu den gemeinsamen von der Landespolizei und der Landesverkehrswacht durchgeführten Aktionen zählen u. a. Roller-Parcours und Handpuppenbühne in den Kindertagesstätten, das Frühradfahren in den 2. und 3. Klassen, die Radfahrausbildung in den 4. Klassen, „Tote Winkel“-Aktionen, die Sensibilisierung von Seniorinnen und Senioren für die sichere Handhabung von Pedelecs, die Schulung von Migrantinnen und Migranten zur sicheren und regelkonformen Teilnahme am Straßenverkehr.

Einen besonderen Beitrag für einen sicheren und zugleich auch attraktiven Radverkehr leistet die von der Landesregierung beschlossene **Landesradstrategie „Ab aufs Rad im echten Norden“**.

Eines der drei Oberziele der Strategie lautet: „Unfallzahlen verringern - *Vision Zero*“. Um dieses Ziel zu erreichen sind Maßnahmen in folgenden Bereichen erforderlich:

- Schulung und Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden (Handlungsfeld Mensch)
- sichere Infrastruktur (Handlungsfeld Infrastruktur).

Die Verkehrssicherheitsarbeit ist Bestandteil der Landesradstrategie. Gleichzeitig setzt die Landesradstrategie auch neue Impulse für die herkömmliche Verkehrssicherheitsarbeit, da sie inhaltlich einen breiteren Ansatz verfolgt, auf der Basis eines umfassenden Beteiligungsprozesses von Politik, Verwaltung und Verbänden entstanden ist und begleitet wird und zusätzliche Ressourcen zur Verfügung stellt.

Im Rahmen der Landesradstrategie sind vielfältige Maßnahmen benannt, die sowohl vom Land als auch von den Kommunen zu ergreifen sind. Die Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein (RAD.SH) bildet dabei die Schnittstelle zu den lokalen Akteuren und unterstützt in den Bereichen Schulung, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit. So fördert die Landesregierung den Austausch und die Fortbildung der Straßenverkehrsbehörden und der Straßenbaulastträger insbesondere im Hinblick auf die Planung und Umsetzung verkehrssicherer Radverkehrsinfrastruktur, aber auch durch Kampagnenmaterial zu Themen wie „Abstand halten“ und „Rücksichtnahme“.

Ferner werden auch zusätzliche Ressourcen zur Verfügung gestellt: Mit dem **Förderprogramm "Ab aufs Rad"** unterstützt die Landesregierung seit dem 29. August 2022 investive und nicht-investive Vorhaben in verschiedenen Bereichen des Radverkehrs und unterstreicht damit erkennbar die Ziele der Landesradstrategie.

Mit Blick auf die Sicherheit und Attraktivität für Radfahrende stellt die Bereitstellung von technisch einwandfreien und regelkonformen **Radverkehrsanlagen** eine wesentliche Komponente dar. Ihre Ausgestaltung soll auf die wachsenden Anforderungen durch einen zukünftig stärkeren und schnelleren Radverkehr sowie den zunehmenden Einsatz von Lasten- und Transporträdern ausgerichtet sein. Für Schleswig-Holstein hat sich gezeigt, dass vor diesem Hintergrund verbreitet Handlungsbedarfe bestehen, die sich von Instandhaltungs- und Sanierungsbedarfen vorhandener Radverkehrsanlagen, über wichtige erforderliche Netzschlüsse bis hin zur baulastträgerübergreifenden Zusammenarbeit und dem Ausbau von Radschnellverbindungen erstrecken.

Eine der wichtigsten Schlüsselmaßnahmen zur Umsetzung der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 stellt die **Fortschreibung des Landesweiten Radverkehrsnetzes** (LRVN) dar. Das aktualisierte LRVN soll als Grundlage für den zukünftigen Investitionsplan dienen, der sowohl den Neubau, den Um- und Ausbau sowie die Sanierung von Radwegen umfasst und die jeweilige Dringlichkeit berücksichtigt. Mit dem LRVN werden alle drei Oberziele der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 verfolgt, das heißt auch das der Verkehrssicherheit.

Ein wichtiger Verkehrssicherheitsaspekt sind **Wurzelaufbrüche** auf Radwegen. Der LBV.SH arbeitet im Rahmen einer Arbeitsgruppe Wurzelaufbrüche eng mit dem Verkehrsministerium und dem Umweltministerium, den Naturschutz- und Radfahrverbänden zusammen, um geeignete Lösungen für die Sanierung von Radwegen zu finden, die die Belange des Naturschutzes, der Radfahrenden und der Straßenbaulastträger berücksichtigen.

Die Landesregierung stellt ab 2023 bis 2027 jährlich 20,0 Mio. € zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung. Diese Mittel sollen insbesondere für Maßnahmen an **Landesradwegen** im Sinne der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 eingesetzt werden. Die infrastrukturellen Schwerpunkte liegen hier auf dem Neu- und Ausbau unter der Berücksichtigung der Fortschreibung des LRVN, der Sanierung und der Umsetzung von Radschnellwegen.

Mit dem **Sonderprogramm „Stadt und Land“** stellt der Bund den Ländern zusätzliche Mittel für Radverkehrsinfrastrukturprojekte zur Verfügung. Schleswig-Holstein erhält daraus bis 2023 insgesamt rund 44,2 Mio. Euro. Der Bund plant eine Verlängerung des Programms. Mit diesen Mitteln können Maßnahmen des Landes finanziert und Maßnahmen der Kommunen gefördert werden. Dabei können beispielsweise Knotenpunkte entschärft oder die Einrichtung von Schutzstreifen einschließlich erforderlicher Elemente wie Beleuchtungsanlagen und wegweisende Beschilderung gefördert werden.

In den letzten Jahren lag der Fokus auf der Sanierung von Radwegen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Das wird sich in den kommenden Jahren fortsetzen, allerdings werden mit den o. g. Finanzmitteln auch wieder verstärkt Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen von Radwegen umgesetzt. Beim Neubau von Radwegen wird eine regelkonforme Breite realisiert, damit eine verkehrssichere und attraktive Radverkehrsinfrastruktur geschaffen wird. Zudem wird bei den Maßnahmen generell auf Nachhaltigkeit geachtet und es werden möglichst umweltschonende Verfahren eingesetzt.

Darüber hinaus können Kommunen weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Rahmen des Klimaschutzsofortprogramms der Bundesregierung beantragen. Durch diese Mittel soll den Kommunen ermöglicht werden, eine sichere Radinfrastruktur aufzubauen oder durch Sanierung die sichere Nutzung wiederherzustellen.

Attraktiver Nahverkehr

Ein nicht zu unterschätzender Beitrag zur Verkehrssicherheit sind gute Angebote im öffentlichen Personennahverkehr. Durch einen **attraktiven öffentlichen Personennahverkehr** (ÖPNV) werden mehr Wege mit Bus und Bahn zurückgelegt. Dadurch werden die Städte, besonders die Innenstädte, von Pkw entlastet, was mittelbar zur Verkehrssicherheit beiträgt. Die Verlagerung von Pendlerverkehren vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personenverkehr trägt ebenfalls zur Sicherheit im Straßenverkehr bei. Die Landesregierung hat im Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) Ziele festgeschrieben, die den ÖPNV weiter attraktiver machen und den (Wieder-)Einstieg in Bus und Bahn erleichtern.

Darunter sind u.a. Barrierefreiheit, Reaktivierung von Bahnhalt punkten im ländlichen Raum, Taktverdichtungen, neue Fahrzeuge und Streckenbeschleunigungen zu verstehen. Konkret heißt dies, dass zunächst die durch Corona verlorenen Fahrgäste wieder zurückgewonnen werden. Darüber hinaus soll die Fahrgastnachfrage weiter gesteigert werden. Qualität und Zuverlässigkeit sind im LNVP genannte Mittel, die zur Attraktivität beitragen. 100 % der Stationen sollen barrierefrei werden, die Barrierefreiheit in den Fahrzeugen wird ebenfalls verbessert. Die Qualität soll durch mehr Pünktlichkeit und weniger Zugausfälle gesteigert werden. Hierzu bedarf es eines u.a. robusten Netzes, was durch die fortlaufende Instandsetzung der Infrastruktur erreicht wird. Die Beschaffung von 55 Akku-Triebwagen sorgt zukünftig für ruckelfreies Reisen, trägt zur Dekarbonisierung und schnellen Beschleunigung bei. Zudem sind mittel- und langfristige Elektrifizierungen von Strecken vorgesehen, sodass umweltfreundlicherer Verkehr stattfinden kann.

Weitere Maßnahmen, die den ÖPNV attraktiver machen sind kürzere Wege und bessere Erreichbarkeit. Ein starker Nahverkehr in der Fläche und nicht nur in Städten, lädt Menschen ein, den ÖPNV zu nutzen. Die Entfernung der nächsten Bahnstation im ländlichen Raum soll im besten Fall nicht mehr als 20 km betragen. Im Koalitionsvertrag hat sich die Landesregierung zum Ziel gesetzt, zusammen mit den Kreisen und kreisfreien Städten als Aufgabenträger des übrigen ÖPNV eine Mobilitätsgarantie einzuführen. Diese soll eine verlässliche, regelmäßige Anbindung an den ÖPNV von früh bis spät an jedem Ort Schleswig-Holsteins sicherstellen und dabei auch On-Demand-Angebote, wie z. B. Sammeltaxen oder Rufbusse einbeziehen. Schleswig-Holstein fördert deshalb mit Unterstützung des Bundes das ÖPNV-Modellprojekt „Schlei-Mobilität - innovativ, ländlich, emissionsfrei“ (SMILE24) der Kreise Rendsburg-Eckernförde und Schleswig-Flensburg sowie der NAH.SH. Die in der Schlei-Region bis Ende 2025 gesammelten Erkenntnisse sollen in die Konzeption über eine landesweite Einführung der Mobilitätsgarantie einfließen.

Mit der Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023 wird auch sichergestellt, dass der ÖPNV preislich noch attraktiver wird. Die „Flatrate“ für den Nahverkehr senkt die wirtschaftliche Hemmschwelle für eine Nutzung des ÖPNV weiter ab.

Bei der Nutzung des ÖPNV sind sowohl die objektive Sicherheit als auch das subjektive Sicherheitsgefühl der Nutzerinnen und Nutzer von elementarer Bedeutung. Aus diesem Grund arbeitet die Landesregierung fortlaufend an Maßnahmen, um hier weitere Verbesserungen im ÖPNV zu erreichen, z. B. durch den Ausbau von Videoüberwachung.

All dies trägt dazu bei, dass der ÖPNV attraktiver wird und mehr Menschen mit Bus und Bahn fahren. Dies entlastet den Straßenverkehr und führt letztlich zu weniger Stau, weniger Unfällen und weniger Verletzten und Getöteten.