

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
Postfach 7128 | 24171 Kiel

Vorsitzenden des
Wirtschafts- und
Digitalisierungsausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Claus Christian Claussen, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Minister

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/6507

05. Mai 2026

Abschlussbericht der Evaluierung der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

anbei übersende ich Ihnen die nach der parlamentarischer Debatte von meinem Haus in Auftrag gegebene Evaluation der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein zur Kenntnis.

Im Mittelpunkt der Evaluation steht die Vision Zero und ihre Umsetzung in Schleswig-Holstein.

Die Vision Zero ist eine Leitidee mit ambitioniertem Ziel: Kein Mensch soll im Verkehr sterben oder schwer verletzt werden. Die Vision Zero steht für Verantwortung, Rücksichtnahme, Respekt, Achtsamkeit und die Bereitschaft, Mobilität für alle sicher zu gestalten – ganz unabhängig davon, ob man zu Fuß unterwegs ist, Fahrrad fährt oder das Auto nutzt.

Zur Umsetzung dieser Leitidee stellt das vorliegende Gutachten den Safe-System-Ansatz vor. Dieser Ansatz verfolgt eine fehlerverzeihende Strategie zur Verhinderung schwerer Verkehrsunfälle. Das bedeutet, auch wenn eine Komponente im Verkehrssystem versagt,

können schwerwiegende Unfälle vermieden werden, weil die anderen Komponenten greifen.

In einem Safe System müssen daher alle Teile des Verkehrssystems gestärkt und aufeinander abgestimmt werden. Es setzt auf ein Zusammenspiel verschiedener Faktoren, wie beispielsweise sichere Straßenräume, verantwortungsbewusstes Verhalten, klare gesetzliche Rahmenbedingungen und moderne Technologien.

Sichere Straßenräume bedeuten, dass die Infrastruktur nicht nur effizient, sondern vor allem fehlertolerant gestaltet wird. Verantwortungsbewusstes Verhalten wird durch Aufklärung, Ausbildung und gezielte Kampagnen gestärkt. Es geht darum, ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass jede Entscheidung im Straßenverkehr Auswirkungen auf andere Menschen hat. Klare gesetzliche Rahmenbedingungen sorgen dafür, dass Sicherheit verbindlich wird. Verstöße werden verfolgt und sanktioniert. Moderne Technologien erweitern die Möglichkeiten erheblich. Fahrerassistenzsysteme können kritische Situationen frühzeitig erkennen und eingreifen. Auch die fortschreitende Vernetzung von Fahrzeugen und Infrastruktur eröffnet neue Wege, um Gefahren zu vermeiden.

Das MWVATT ist davon überzeugt, dass dieser Ansatz für die Verkehrssicherheit in Schleswig-Holstein gut passt und die bestehende Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein weiter stärken kann. Die Untersuchungen des Gutachters belegen deutlich, dass die Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein vielfältig ist und grundsätzlich gut funktioniert. Die zahlreichen Verkehrssicherheitsakteure identifizieren sich mit der Vision Zero und sind grundsätzlich mit ihrer eigenen Arbeit zufrieden. Auch die Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrssicherheitsakteure funktioniert, wenn auch hin und wieder bemängelt wird, dass nicht alle Verkehrssicherheitsakteure ihre Handlungsräume zum Nutzen der Verkehrssicherheit voll ausschöpfen. Das Gutachten zeigt hierfür aus unserer Sicht gleich zwei gute Lösungswege auf: Zum einen werden die Handlungsräume der einzelnen Verkehrssicherheitsakteure klar ausgeleuchtet. Zum anderen bietet der Safe-System-Ansatz die Möglichkeit, ein eventuelles Misstrauen in die Handlungsbereitschaft anderer Verkehrssicherheitsakteure auszuräumen, da das Verkehrssystem in Gänze mit dem Mensch im Mittelpunkt betrachtet wird.

Die Bestandsaufnahme und Analyse der Zuständigkeiten, Leistungsbereitschaft und Verzahnung der Stakeholder bildet eine sehr gute Grundlage, um Verbesserungspotenziale für die zukünftige Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit zu identifizieren. Der Safe-System-Ansatz bedeutet für die Beteiligten: mehr Verantwortung, mehr Kooperation und eine konsequente Ausrichtung aller Maßnahmen auf das Ziel der Vision Zero.

Die aktive Zusammenarbeit der Akteure mit dem MWVATT erfolgt auf unterschiedlichen Ebenen und in verschiedenen Gremien. Der Runde Tisch Radverkehr und der Runde Tisch Schulwegsicherheit sind positive Beispiele der guten Netzwerkarbeit.

Das Gutachten beschreibt Leitsätze, Handlungsempfehlungen aber auch Herausforderungen in den einzelnen Themenfeldern. Das breite Bündnis von Verkehrssicherheitsakteuren trägt mit Aktionen, Maßnahmen und Projekten vielfach bereits jetzt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Viele Akteure sind im Safe-System-Ansatz ein Vorteil, weil Verkehrssicherheit ein komplexes Zusammenspiel verschiedener Einflussfaktoren ist und kein einzelner Akteur alle diese Bereiche gleichzeitig wirksam abdecken kann. Gerade die Verteilung von Verantwortung ermöglicht es, dass verschiedene Akteure ihre jeweiligen

Stärken einbringen und flexibel auf unterschiedliche Herausforderungen reagieren. So entsteht ein kooperatives Netzwerk, das auch ohne zentrale Steuerung leistungsfähig ist und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt.

Das MWVATT möchte sich bei der Umsetzung der Vision Zero im Rahmen des Safe System Ansatzes auf strategische Stellschrauben konzentrieren: Es ist wichtig, den Safe-System-Ansatz zu kommunizieren und auch zu schulen. Es ist weiter wichtig, die nach dem Safe-System-Ansatz bereits agierenden Verkehrssicherheitsakteure zu stärken. Der Gutachter hat dafür exemplarisch die Unfallkommissionen in seiner Untersuchung herausgegriffen. Dies wird vom MWVATT verfolgt werden.

Ich bitte das Thema Verkehrssicherheitsarbeit zusammen mit dem Gutachten auf die Tagesordnung des Ausschusses am 27. Mai 2026 zu nehmen, da an diesem Tag der Gutachter den Endbericht vorstellen könnte.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Claus Ruhe Madsen

Anlage

- Endbericht der Evaluierung der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein

Im Auftrag von:
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus (MWVATT)

Evaluation der präventiven
Verkehrssicherheitsarbeit in
Schleswig-Holstein

ENDBERICHT



1. EINLEITUNG	4
TEIL I STAND DER TECHNIK	6
2. WAS SIND VISION ZERO UND SAFE SYSTEM?	7
3. VERKEHRSSICHERHEIT MESSEN	12
TEIL II ANALYSE DER VERKEHRSSICHERHEIT IN SCHLESWIG-HOLSTEIN	13
4. STRATEGISCHE UMFELDANALYSE	14
4.1 Wichtige Dokumente	14
4.2 Verkehrssicherheitsstrategien	15
4.3 Schlussfolgerungen	15
5. STRUKTUREN UND ZUSAMMENARBEIT	16
5.1 Vorgehensweise und Verkehrssicherheitsakteur*innen in Schleswig-Holstein	16
5.2 Strukturen der Zusammenarbeit	18
5.2.1 Leitschnur und Vorgehensweise	18
5.2.2 Strukturen in den einzelnen Handlungsfeldern	21
5.2.3 Zusammenarbeit Akteur*innen	27
5.2.4 Ressourcen	29
5.2.5 Strategische Führung und Messbarkeit der Ziele	29
5.3 Schlussfolgerungen	30
6. VERKEHRSSICHERHEITSMASSNAHMEN	34
6.1 Handlungsfelder	34
6.2 Maßnahmen	35
6.3 Schlussfolgerungen	39
7. UNFALLKOMMISSION	44
7.1 Grundlagen und rechtlicher Rahmen	44
7.2 Arbeitsweise der Unfallkommissionen	44
7.3 Schlussfolgerungen	50



TEIL III LEITSÄTZE UND EMPFEHLUNGEN	55
8. ZUKUNFTSFELDER	56
8.1 Einführung	56
8.2 Strategie & Prioritäten als Zukunftsthema in Schleswig-Holstein	57
8.3 Strukturen & Kommunikation als Zukunftsthema in Schleswig-Holstein	58
8.4 Ressourcen & Finanzierung als Zukunftsthema in Schleswig-Holstein	61
8.5 Technologie & Daten als Zukunftsthema in Schleswig-Holstein	62
8.6 Wissen & Fortbildung als Zukunftsthema in Schleswig-Holstein	64





1. EINLEITUNG

Dieser Bericht widmet sich der Frage, ob die bestehenden Strukturen und Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit im Bereich Straßenverkehr in Schleswig-Holstein geeignet sind, um das Ziel der Vision Zero zu erreichen.

Diese Frage ist von grundlegender Bedeutung, denn mit der Vision Zero ist ein Paradigmenwechsel verbunden, der weit über eine bloße Intensivierung bestehender Maßnahmen hinausgeht.

Der vielzitierte Satz „Jeder Tote ist einer zu viel“ ist nicht neu. Er gilt auch in der traditionellen Verkehrssicherheitsarbeit. Was unterscheidet dann die Vision Zero von traditionellen Ansätzen?

Die drei zentralen Grundannahmen der Vision Zero lauten: Menschen machen Fehler, der menschliche Körper hat nur eine begrenzte Belastbarkeit und Verkehrssicherheit muss durch systemische Gestaltung gewährleistet werden.

Diese Sichtweise fordert einen grundlegenden Perspektivwechsel: Weg von der Vorstellung, dass Verkehrstote ein unvermeidbarer Preis der Mobilität seien – hin zur Erkenntnis, dass jeder tödliche Unfall ein Ausdruck systemischen Versagens ist. Damit stellt die Vision Zero auch etablierte Effizienzmaßstäbe in Frage, die es bislang erlaubten, vorhersehbare und vermeidbare Unfälle als hinzunehmende Begleiterscheinung zu akzeptieren.

Vor diesem Hintergrund haben wir im Rahmen dieser Evaluationsarbeit untersucht, ob die Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein diesen Paradigmenwechsel trägt – und in welchem Maße die vorhandenen Strukturen und Maßnahmen diesen neuen Anforderungen gerecht werden. Es ging dabei nicht darum, zu überprüfen, ob gesetzliche Pflichtaufgaben erfüllt werden; von einer ordnungsgemäßen Pflichterfüllung wird ausgegangen. Vielmehr war unser Ziel und Auftrag, Potenziale für eine strategische Weiterentwicklung zu identifizieren hin zu einer Verkehrssicherheitsarbeit, die dem Anspruch der Vision Zero gerecht wird und ihre Ziele erreichbar macht.

Nach einer Einführung in das Konzept der Vision Zero, den Safe System-Ansatz sowie Möglichkeiten zur Fortschrittsmessung (Kapitel 2 und 3), analysieren wir in den folgenden Kapiteln die Rahmenbedingungen und Strukturen in Schleswig-Holstein. Kapitel 4 beleuchtet das Umfeld, in dem sich die Verkehrssicherheitsarbeit bewegt. Kapitel 5 stellt die beteiligten Akteur*innen und ihre Rollen dar. Kapitel 6 analysiert bestehende Maßnahmen und betrachtet die Abstimmung und Kohärenz zwischen verschiedenen Handlungsfeldern. In Kapitel 7 wird die Arbeit der Unfallkommissionen untersucht. Die leitende Frage dabei ist stets: Sind Akteur*innen, Strukturen und Maßnahmen so aufgestellt, dass sie den Wandel zur Vision Zero aktiv mitgestalten?

Auf Basis dieser Analysen wurden in Kapitel 8 konkrete Handlungsempfehlungen entwickelt. Diese sollen dazu beitragen, die bestehende Verkehrssicherheitsarbeit strategisch



weiterzuentwickeln – hin zu einem System, das systematisch auf die Vermeidung schwerer und tödlicher Unfälle ausgerichtet ist.

Methodisch stützt sich diese Arbeit auf eine Literaturrecherche, qualitative Interviews mit zentralen Akteurinnen und Akteuren sowie auf eine strukturierte Auswertung von Fragebögen.

Ein Paradigmenwechsel bedeutet notwendigerweise auch eine Veränderung der Arbeitsweise. Dieser Bericht soll als Unterstützung dabei dienen, jene Bereiche zu identifizieren, in denen diese Veränderung notwendig und möglich ist. Die Grundlagen sind vorhanden – doch es geht darum, weitere Schritte zu gehen, auch dort, wo keine unmittelbare gesetzliche Verpflichtung besteht.

Oder, zugespitzt formuliert: Immer das Gleiche zu tun und andere Ergebnisse zu erwarten, wurde einmal als Definition von Wahnsinn bezeichnet (Abbildung 1). In diesem Sinne geht es in diesem Bericht darum, die entscheidenden Hebel für Veränderung zu erkennen – und Impulse zu geben, wie Schleswig-Holstein seine bestehende Verkehrssicherheitsarbeit noch weiter verbessern und die nächsten Schritte auf dem Weg zur Vision Zero gestalten kann.



**“What if we don’t change at all ...
and something magical just happens?”**

Abbildung 1: „Und wenn wir gar nichts ändern und einfach auf ein Wunder hoffen?“
(Bildquelle: © Andrew Grossman / CartoonResource)



TEIL I

STAND DER TECHNIK





2. WAS SIND VISION ZERO UND SAFE SYSTEM?

Vision Zero: Ein Paradigmenwechsel in der Verkehrssicherheitsarbeit

Die Vision Zero steht für einen grundlegenden Wandel in der Verkehrssicherheitsarbeit. Ihr zentrales Ziel ist es, Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang oder schweren Verletzungsfolgen vollständig zu vermeiden. Dabei geht es nicht nur um eine ethische Forderung – nämlich, dass kein Mensch im Straßenverkehr sterben oder schwer verletzt werden darf –, sondern um eine systematische Neuausrichtung der Verantwortung: Weg vom alleinigen Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmenden hin zur aktiven Gestaltung sicherer Verkehrsbedingungen durch Politik, Verwaltung und Planung.

Zuerst wurde das Konzept 1997 in Schweden in die nationale Verkehrspolitik eingeführt und hat sich seither international verbreitet. Heute gilt die Vision Zero weltweit als richtungsweisend. In Deutschland wurde die Vision Zero im Jahr 2021 formal verankert: Der Bundesrat beschloss, sie in Artikel 1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) aufzunehmen. Damit dient sie künftig als Leitprinzip für alle verkehrsbezogenen Maßnahmen und als Richtschnur für das behördliche Handeln.

Mit der Anerkennung der Vision Zero wird der Anspruch formuliert, dass Todesfälle und schwere Verletzungen im Straßenverkehr nicht akzeptabel sind. Ziel ist ihre vollständige Vermeidung.

Es besteht die Gefahr, dass der Begriff inflationär und missverständlich verwendet wird – etwa als allgemeine Formel wie „Jeder Tote ist einer zu viel“. Obwohl dieser Satz richtig ist, reicht er nicht aus, um das Besondere an Vision Zero zu beschreiben.

Die Kernidee liegt in der Systemverantwortung: Die Verkehrsumwelt muss so gestaltet sein, dass sie menschliches Fehlverhalten auffängt und schwere Unfallfolgen verhindert. Damit richtet sich Vision Zero in erster Linie an die Systemverantwortlichen – etwa Stadtplaner*innen, Behörden, Ingenieur*innen und politische Entscheidungsträger*innen.

Vision Zero ist nichts weniger als ein Paradigmenwechsel!

„Der traditionelle Ansatz zur Straßenverkehrssicherheit geht von einem Kompromiss zwischen Mobilität und Verlust von Menschenleben aus. Die Hauptursache für Unfälle wird im „falschen“ menschlichen Verhalten gesehen, und die Politik zielt darauf ab, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer so zu beeinflussen, dass sie die Regeln und Anforderungen vollständig einhalten. Ein sicheres System erkennt an, dass Menschen Fehler machen werden und dass der menschliche Körper eine Grenze hat, bis zu der er Aufprallkräfte absorbieren kann, ohne Verletzungen zu erleiden. Es geht davon aus, dass die Sicherheit eine gemeinsame Verantwortung aller Akteure in einem Verkehrssystem ist, nicht nur die eines Verkehrsteilnehmers. Daher sollten alle Elemente des Straßenverkehrssystems in einer integrierten Sicherheitskette zusammenwirken, in der die Elemente zusammenwirken, um einen Unfall oder zumindest schwere Verletzungen zu verhindern, selbst wenn ein oder mehrere Elemente versagen.“

Übersetzt aus ITF (2016: 25)



Sie sind aufgefordert, Maßnahmen auf Grundlage der zentralen Annahmen von Vision Zero zu entwickeln: Menschen machen Fehler, der menschliche Körper hat nur eine begrenzte Belastbarkeit, und Verkehrssicherheit muss systematisch durch Gestaltung gewährleistet werden.

Die Vision Zero ist damit nicht nur ein ethisches Leitbild, sondern ein handlungsorientiertes Konzept, das tiefgreifende strukturelle Veränderungen im Verkehrssystem fordert – mit dem Ziel, die Zahl schwerer Unfälle dauerhaft auf null zu senken.

Inzwischen findet auch der sogenannte *Safe System Approach* zunehmend Anwendung. Dieses Konzept operationalisiert die Vision Zero weiter und überträgt sie in konkrete, interdisziplinäre Strategien. Ziel ist es, Verkehrssicherheit nicht als Folge individueller Verhaltensanpassung, sondern als Ergebnis eines fehlertoleranten und resilienten Systems zu begreifen (Abbildung 2).

Vision Zero und Safe System

Sobald das Prinzip der Vision Zero akzeptiert wird, ist es nur konsequent, dass das ganze Verkehrssystem darauf ausgelegt wird. Der Safe System-Ansatz verfolgt eine fehlerverziehende Strategie zur Verhinderung von Verkehrsunfällen. Es wird anerkannt, dass menschliche Fehler im Straßenverkehr unvermeidlich sind – tödliche oder schwere Verletzungen als Folge eines Unfalls jedoch nicht.

Kurz gesagt beschreibt Vision Zero das „Was“: das übergeordnete politische Ziel, ein Verkehrssystem ohne Todesopfer und Schwerverletzte zu schaffen. Der Safe System-Ansatz beschreibt das „Wie“: Den Weg, dieses Ziel zu erreichen.

Grundprinzipien eines Safe Systems

Der Safe System-Ansatz beschreibt, wie sich die Verkehrssicherheit durch eine integrierte und ganzheitliche Herangehensweise erheblich verbessern lässt. Folgende Grundprinzipien sind dabei leitgebend:

1. Menschen machen Fehler, die zu Unfällen führen können. Das Verkehrssystem muss menschliche Fehler und Unvorhersehbarkeiten auffangen können.



Abbildung 2: Safe-System-Ansatz.
(Eigene Darstellung nach "Vision Zero and the Safe System Approach: A Primer for Canada" (TAC 2023))



2. Der menschliche Körper ist physisch nur begrenzt in der Lage einen Aufprall zu verkraften. Die bei einem Zusammenstoß auftretenden Kräfte müssen daher begrenzt werden, um tödliche oder schwere Verletzungen zu vermeiden.
3. Verkehrsteilnehmende sind dafür verantwortlich, sich umsichtig und im Rahmen der Verkehrsgesetze zu verhalten. Eine gemeinsame Verantwortung besteht mit jenen, die Straßen und Fahrzeuge entwerfen, bauen, verwalten und nutzen, um Unfälle mit schweren oder tödlichen Verletzungen zu verhindern und eine wirksame Versorgung nach einem Unfall zu gewährleisten.
4. Alle Teile des Systems (Sicherheitsmanagement, Straßen, Fahrzeuge, Geschwindigkeiten, Verhalten, Unfallnachsorge) müssen in Kombination gestärkt werden, um ihre Wirkung zu multiplizieren und um sicherzustellen, dass die Verkehrsteilnehmenden auch dann noch geschützt sind, wenn ein Teil des Systems ausfällt.

In einem Safe System werden also alle Teile des Systems gestärkt und aufeinander abgestimmt. Das Ziel ist, dass auch im Fall, dass eine Komponente im System versagt (z. B. menschliches Verhalten), schwerwiegende Unfälle vermieden werden, weil die anderen Komponenten greifen. Die holistische Betrachtung aller Komponenten des Verkehrssystems kann letztlich einen größeren Sicherheitseffekt erzielen. Im Unterschied dazu zielt traditionelle Verkehrssicherheitsarbeit auf die einzelnen Komponenten im System ab.

Handlungsfelder des Safe Systems

Der traditionelle Dreiklang der Handlungsfelder Mensch, Infrastruktur und Fahrzeuge wird im Kontext des Safe System um drei weitere Bereiche erweitert: Verkehrssicherheitsmanagement, angepasste Geschwindigkeiten und Unfallnachsorge. Die Handlungsfelder sind also folgende:

- **Verkehrssicherheitsmanagement** bezeichnet Maßnahmen der strategischen, institutionellen und koordinierenden Steuerung der Verkehrssicherheitsarbeit auf allen Ebenen. Es umfasst die Erarbeitung von Strategien, Prioritäten und Aktionsplänen, die Bereitstellung von Ressourcen, die Arbeit an zielführender Regulierung. Außerdem gehören Maßnahmen der Qualitätssicherung, Wirkungsüberprüfung und Erfolgsmessung von Maßnahmen (Indikatoren) und die Pflege von Datengrundlagen dazu. An der organisationsübergreifenden Zusammenarbeit, Entwicklung und Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind Partner auf verschiedenen Ebenen beteiligt.
- **Sichere Infrastruktur** zielt auf die sichere Gestaltung von Straßen ab, die Fehler verzeihen und das Risiko schwerer Unfälle minimieren. Unsichere Straßenverhältnisse können Ausgangspunkt schwerer Unfälle sein und dies wird bei Unfalluntersuchungen häufig unterschätzt, da der Fokus meist auf dem Fahrverhalten liegt. Hinzu kommt, dass gegenwärtige Straßenrichtlinien häufig veraltet sind und auf dem Paradigma basieren, den Verkehrsfluss zu maximieren. Sicherheit muss beim Bau und der Gestaltung von Straßen von Beginn an mitgedacht werden, damit Unfälle erst gar nicht eintreten. Die



Gestaltung des Straßenraums muss auch immer dem Prinzip folgen, auf die Bedürfnisse der am stärksten gefährdeten Verkehrsteilnehmenden abgestimmt zu sein.

- **Sichere Fahrzeuge** umfassen die kontinuierliche Verbesserung der Fahrzeugsicherheit durch technische Standards, regelmäßige Inspektionen und technologische Innovationen. Aufgrund des Zusammenspiels aus verpflichtenden Sicherheitsstandards und verbraucherorientierten Informationen sind Kraftfahrzeuge heutzutage sicherer denn je. Crashtest-Standards und Bewertungssysteme haben dazu beigetragen, dass auch Fahrzeughersteller dazu animiert werden, sichere Fahrzeuge zu produzieren. Durch die zunehmende Intelligenz von Fahrzeugen verändern sich Fahrzeuge weiterhin sicherheitsrelevant, z.B. mittels Annäherungswarnungen, um Kollisionen zu vermeiden.
- **Sichere Geschwindigkeiten** stehen im Zentrum eines fehlertoleranten Straßenverkehrssystems und stehen in enger Wechselwirkung mit allen Säulen des Safe Systems. Der Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit, Unfallhäufigkeit und Verletzungsgrad ist evident, weshalb eine angemessene Geschwindigkeit in Einklang mit dem Mobilitätsbedarf, der Qualität der Infrastruktur, dem Fahrzeugbestand und dem Risiko von Unfällen erwirkt werden muss. Geschwindigkeiten sind auf Grundlage wissenschaftlich fundierter Erkenntnisse festzulegen und nicht auf Basis der öffentlichen Meinung. Viele Verkehrsteilnehmende überschätzen, welche Geschwindigkeit noch sicher ist und die Wahl der Geschwindigkeit gehört zu den häufigsten Fehlentscheidungen.
- **Sicheres Verhalten der Verkehrsteilnehmenden** kann durch Aufklärung, Schulung und Kontrolle gefördert werden, um ein regelkonformes und verantwortungsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr zu fördern. Trotzdem muss berücksichtigt werden, dass der Mensch das schwächste Glied im Straßenverkehr ist und menschliches Verhalten großen Schwankungen unterliegen kann. Fehler sind häufig auf Wissensdefizite oder Einstellungen zurückzuführen, weshalb Maßnahmen auf Schulungen und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden abzielen. Der Mensch kann jedoch nicht darauf konditioniert werden in allen Situationen die objektiv richtige Entscheidung zu treffen, da es unzählige Umweltfaktoren gibt, die sein Verhalten beeinflussen können und Fehler nicht immer vorsätzlich erfolgen. Durch die Anerkennung menschlicher Fehler zielt der Safe System-Ansatz daher darauf ab, dass das System Fehler verzeihen kann.
- **Effektive Unfallnachsorge** ist ein entscheidender Faktor, um einerseits die Überlebenschance nach einem Unfall zu erhöhen und um andererseits schwere Unfälle mit fatalen Folgen zu verhindern. Die Unfallnachsorge umfasst die rechtliche Unterstützung von Betroffenen und die Aktualisierung der Gesetzeslage, Forschung und Information zur Wissensgenerierung, die Schulung und Ausrüstung von Ersthelfern sowie die Organisation der physischen und psychischen medizinischen Betreuung über die gesamte Versorgungskette hinweg.



Wie muss umgedacht werden?

Der Safe System-Ansatz setzt einen grundlegenden Perspektivwechsel in der Verkehrssicherheitsarbeit voraus: Er fordert Politik und Gesellschaft dazu auf, die Vorstellung hinter sich zu lassen, dass Verkehrstote ein unvermeidlicher Preis für Mobilität seien. Indem jeder tödliche Unfall als Ausdruck eines systemischen Versagens verstanden wird, stellt der Ansatz herkömmliche Effizienzmaßstäbe infrage, die implizit vorhersehbare und vermeidbare Unfälle in Kauf nehmen.

Tabelle 1: Gegenüberstellung des traditionellen Verkehrssicherheitsparadigmas mit dem Safe System-Ansatz (Übersetzung von ITF (2016: 28))

	Traditionelle Denkweise	Safe System
Was ist das Problem?	Versuch, alle Unfälle zu verhindern	Verhinderung von tödlichen und schweren Verletzungen
Was ist das angemessene Ziel?	Die Anzahl der Todesopfer und Schwerverletzten zu verringern	Null Todesopfer und Schwerstverletzte
Was sind die zentralen Planungsansätze?	Basiert auf nachträglichem Handeln anstelle von Prävention, inkrementeller Ansatz zur schrittweisen Reduktion des Problems	Risiken werden gezielt und vorausschauend angegangen; systematischer Ansatz zur Schaffung eines sicheren Straßennetzes
Was ist die Ursache des Problems?	Verkehrsteilnehmer, die sich nicht an die Vorschriften halten	Menschen machen Fehler und sind bei Unfällen körperlich verletzlich. Unterschiedliche Qualität und Gestaltung der Infrastruktur sowie schwankende Geschwindigkeiten sorgen dafür, dass die Nutzer keine klaren und einheitlichen Hinweise darauf bekommen, welches Verhalten sicher ist.
Wer ist schließlich verantwortlich?	Einzelne Verkehrsteilnehmer*innen	Geteilte Verantwortung von Einzelpersonen und Systemgestaltern
Wie funktioniert das System?	Besteht aus einzelnen, voneinander isolierten Maßnahmen	Verschiedene Elemente eines Safe Systems wirken zusammen und erzeugen einen Gesamteffekt, der größer ist als die Summe der einzelnen Maßnahmen. Wenn ein Teil des Systems versagt, können andere Teile Schutz bieten.

Das bedeutet einen echten Paradigmenwechsel (Tabelle 1). Es reicht nicht aus, lediglich per politischer oder administrativer Entscheidung umzusteigen. Der Aufbau eines Safe Systems ist ein ganzheitlicher, langfristiger Prozess. Es erfordert eine breite Unterstützung, da ein Safe System auf einer gemeinsamen Verantwortung für die Verkehrssicherheit beruht. Nicht nur die Verkehrsteilnehmenden, sondern alle, die an der Planung, dem Bau, der Instandhaltung, dem Betrieb oder der Nutzung des Verkehrssystems beteiligt sind, müssen Verantwortung für die Verkehrssicherheit übernehmen – und entsprechend handeln (weitere Erläuterungen finden sich in Anlage 1).





3. VERKEHRSSICHERHEIT MESSEN

Für die Messung der Verkehrssicherheit sind unterschiedliche, sich ergänzende Datengrundlagen relevant. Zentrale Basis bilden **polizeiliche Unfalldaten**, die Informationen über Anzahl, Art, Ort und Schwere von Unfällen liefern. Sie werden systematisch erfasst, klassifiziert und georeferenziert, sodass beispielsweise Unfallhäufungsstellen identifiziert werden können. Allerdings ist die Einschätzung der Unfallschwere vor Ort nicht immer präzise, infrastrukturelle Einflussfaktoren werden nur eingeschränkt dokumentiert, und insbesondere bei Unfällen ohne Kfz-Beteiligung ist von einer hohen Dunkelziffer auszugehen. Zudem erlauben absolute Unfallzahlen allein keine verlässliche Bewertung des Risikos; hierfür ist eine Einordnung im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen (Expositionsdaten) erforderlich.

Ergänzend dazu liefern **medizinische Krankenhausdaten** genauere Angaben zur tatsächlichen Verletzungsschwere. International erfolgt die Klassifikation häufig anhand standardisierter Skalen wie der MAIS-Skala, die Verletzungen differenziert bewertet. In Deutschland wird jedoch primär die Dauer des Krankenhausaufenthalts zur Definition schwerer Verletzungen herangezogen, und eine systematische Verknüpfung medizinischer Daten mit polizeilichen Unfallstatistiken findet bislang nicht statt.

Da Unfalldaten überwiegend das bereits eingetretene Unfallgeschehen abbilden, werden sie zunehmend durch **Verkehrssicherheitsindikatoren** ergänzt. Diese erfassen systematisch verhaltensbezogene, infrastrukturelle und fahrzeugbezogene Einflussfaktoren wie Geschwindigkeit, Alkohol, Ablenkung, Nutzung von Sicherungssystemen, Fahrzeugtechnik, Infrastrukturqualität oder Rettungsdienstzeiten. Auf internationaler, europäischer und nationaler Ebene wurden hierfür Indikatorensysteme entwickelt.

Die Kombination aus Unfalldaten, medizinischen Informationen, Expositionsdaten und Verkehrssicherheitsindikatoren ermöglicht somit eine umfassendere, vergleichbare und präventiv ausgerichtete Bewertung der Verkehrssicherheit als die alleinige Betrachtung polizeilicher Unfallstatistiken.

Weitere Erläuterungen finden sich in den Anlagen 2 und 3.





TEIL II

ANALYSE DER VERKEHRSSICHERHEIT IN SCHLESWIG-HOLSTEIN





4. STRATEGISCHE UMFELDANALYSE

Die Analyse strategischer Dokumente und Aktionsprogramme auf UN-, EU-, Bundes- und Landesebene hilft, den strategischen Rahmen zu verstehen, in dem die Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein eingebettet ist. Gegenstand der strategischen Umfeldanalyse ist es, Erkenntnisse aus übergeordneten Zielen abzuleiten, um letztlich zu prüfen, wo Handlungsbedarf auf Landesebene besteht.

4.1 Wichtige Dokumente

In Anlage 4: Strategienübersicht werden die wichtigsten Dokumente unterschiedlicher Ebenen hinsichtlich der verankerten Ziele, Zielwerte und möglichen Evaluationsmechanismen gegenübergestellt.

Die strategischen Dokumente auf Ebene der UN, EU, des Bundes und des Landes Schleswig-Holstein haben gemeinsam, dass sie alle das langfristige Ziel der „Vision Zero“ verfolgen. UN und EU haben sich dazu verpflichtet, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten zwischen 2021 und 2030 um 50 % zu senken, wohingegen die Bundesrepublik auf eine Reduktion von 40 % bei Verkehrstoten ansetzt und für Schwerverletzte nur das Ziel einer „signifikanten Reduzierung“, ohne der Nennung konkreter Zielwerte, verfolgt.

Schleswig-Holstein hat sich mit der Unterzeichnung des Pakts für Verkehrssicherheit (Abbildung 3) 2021 den Zielen des Bundes angeschlossen. Das Verkehrssicherheitskonzept des Landes von 2003 enthielt Zielwerte bis 2010; seitdem bestehen keine quantitativen Vorgaben. Deshalb orientieren sich die Verkehrssicherheitsarbeit heute an den Bundeszielen. Im Rahmen der Radstrategie Schleswig-Holstein 2020 wurde das Zwischenziel festgelegt, Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten im Radverkehr bis 2030 um 30 % zu verringern. Da dieser Zielwert niedriger ist als die bundesweit angestrebten 40 % (Referenzjahr: 2021) und zudem Schwerverletzte einschließt, erfordert die Zielerreichung faktisch eine stärkere Reduktion der Verkehrstoten bei anderen Verkehrsmitteln, um die Ziele des Bundes zu erreichen.

Auf europäischer Ebene wurden außerdem acht Key Performance Indicators (KPI) zur Bewertung der Verkehrssicherheit entwickelt, die von allen Mitgliedstaaten in nationale Aktionspläne integriert werden sollen. Dafür entwickelte die BAST 2024 die Safety Performance Indicators (SPI), die zukünftig zur Evaluierung der Verkehrssicherheitsarbeit auf Bundesebene eingesetzt werden sollen, und damit zukünftig auch für die Datenerfassung auf Länderebene leitgebend werden. Konkrete Evaluationsmethoden oder Indikatoren bleiben jedoch bisher häufig unpräzise. Mit den kürzlich von der BAST entwickelten Safety Performance Indicators (2024) bietet sich für Schleswig-Holstein die Möglichkeit, künftige Strategien frühzeitig an diesen Standards auszurichten.

4.2 Verkehrssicherheitsstrategien

Zur Einordnung der strategischen Ausrichtung Schleswig-Holsteins wurden die Verkehrssicherheitsstrategien aller Bundesländer analysiert (s. Anlage 5). Elf der sechzehn Länder verfügen derzeit über ein aktuelles Landesverkehrssicherheitsprogramm; Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein bilden die Ausnahme. Die meisten Programme orientieren sich an den Zielen der Bundesregierung und bekennen sich zur „Vision Zero“. Teilweise werden konkrete Reduktionsziele formuliert, etwa in Baden-Württemberg mit ambitionierten Vorgaben zur Senkung der Zahl der Getöteten oder in Nordrhein-Westfalen mit einer quantifizierten Reduktion der Schwerverletzten um 20 %.



Abbildung 3: Pakt für Verkehrssicherheit (Quelle: BMDV (2024), abgerufen am: 14.01.2025: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Verkehrssicherheit/pakt-fuer-verkehrssicherheit.html>)

4.3 Schlussfolgerungen

Mit der Unterzeichnung des Pakts für Verkehrssicherheit hat sich Schleswig-Holstein zu den Zielen der Bundesregierung bekannt und sich verpflichtet, eigene Maßnahmen zur Zielerreichung zu entwickeln. Grundlage bilden das Bekenntnis zur Vision Zero, die Reduktion der Verkehrstoten um 40 % im Zeitraum 2021–2030 sowie die signifikante Verringerung der Zahl der Schwerverletzten. Für den Radverkehr liegen zudem messbare Zwischenziele vor, die nach SMART-Kriterien formuliert sind. Derzeit ist jedoch nur das Ziel zur Reduktion der Verkehrstoten quantitativ hinterlegt, während für die Verringerung der Schwerverletzten keine konkreten Zielwerte vorliegen.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass eine strategische Verankerung der Verkehrssicherheitsziele auf Landesebene in Schleswig-Holstein noch aussteht. Die ausschließliche Orientierung an Zielen von Bund und EU ist nicht hinreichend, um die Verkehrssicherheitsarbeit im Land wirksam zu steuern. Ein klarer Handlungsplan mit überprüfbareren Zwischenzielen ist notwendig, um Fortschritte messbar zu machen, Maßnahmen gezielt abzuleiten und die Verantwortung aller beteiligten Akteur*innen verbindlich zu verankern.



5. STRUKTUREN UND ZUSAMMENARBEIT

5.1 Vorgehensweise und Verkehrssicherheitsakteur*innen in Schleswig-Holstein

Eine Voraussetzung für erfolgreiche präventive Verkehrssicherheitsarbeit ist die koordinierte Zusammenarbeit zahlreicher Akteur*innen aus Verwaltung, Zivilgesellschaft, Polizei, Verbänden und Fachinstitutionen. Eine fundierte Bestandsaufnahme dieser Zusammenarbeit bildet die Grundlage für die Entwicklung eines tragfähigen Handlungskonzepts zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Land. Aufgabe dieses Kapitels ist es, die Wirksamkeit der bestehenden Strukturen zur Erreichung der Vision Zero zu analysieren und Ansatzpunkte für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung zu identifizieren.

Das MWVATT beauftragte diese Arbeit u.a. mit folgenden Leitfragen:

- Arbeiten die relevanten Verkehrssicherheitsakteur*innen in den verschiedenen Handlungsfeldern effizient zusammen, und sind die bestehenden Strukturen geeignet, die ‚Vision Zero‘ für Schleswig-Holstein zu lenken, zu evaluieren und auch an veränderte Umstände anzupassen?
- Existiert eine einheitliche, übergreifende Verkehrssicherheitsarbeit zur Unterstützung der Vision Zero?
- Wie kann die Arbeit der Unfallkommissionen strukturell gestärkt und in ihrer Wirkung verbessert werden?

Zur Beantwortung der Fragestellungen wurde ein mehrstufiges Vorgehen gewählt:

- Zunächst wurden in enger Abstimmung mit dem MWVATT die zentralen Akteur*innen der Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein identifiziert, um die bestehenden Strukturen und Zuständigkeiten umfassend abzubilden.
- Auf dieser Grundlage wurde ein standardisierter Fragebogen mit begleitendem Interviewleitfaden entwickelt (Rollen und Zuständigkeiten, aktuelle Handlungsschwerpunkte, Einschätzungen zu Stärken und Schwächen sowie bestehende Kommunikations- und Kooperationsstrukturen).
- Die Datenerhebung erfolgte durch leitfadengestützte Videointerviews mit zentralen Akteur*innen sowie durch eine schriftliche Befragung eines erweiterten Akteurskreises. Alle geplanten Interviews wurden durchgeführt; eine Übersicht findet sich in Anlage 6.

Die wichtigsten Verkehrssicherheitsakteur*innen im Land und ihre Funktionen im Bereich Verkehrssicherheit sind in Tabelle 2 dargestellt.



Tabelle 2: Übersicht der Verkehrssicherheitsakteure

Befragte Akteure	Rolle im Bereich Verkehrssicherheit
MWVATT, Abteilung VII 4:	Das MWVATT steuert die Verkehrssicherheitsarbeit des Landes strategisch und rechtlich. Innerhalb der Abteilung VII 4 – Verkehr und Straßenbau übernehmen die Referate 43, 40 und 41 zentrale Funktionen.
Referat 40 der Abteilung VII 4 – Verkehr und Straßenbau	Das Referat 40 ist für Rad- und Fußverkehr zuständig und entwickelt strategische Konzepte wie die Landesradstrategie. Ziel ist die Verbesserung der Sicherheit vulnerabler Verkehrsteilnehmender durch Planung, Vernetzung und Förderung geeigneter Infrastrukturmaßnahmen.
Referat 41 der Abteilung VII 4 – Verkehr und Straßenbau	Das Referat 41 steuert Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb der in der Verantwortung des MWVATT stehenden Straßen strategisch und setzt damit wesentliche Rahmenbedingungen für eine sichere Verkehrsinfrastruktur.
Referat 43 der Abteilung VII 4 – Verkehr und Straßenbau	Das Referat 43 verantwortet das Straßenverkehrsrecht und das Straßenrecht und übt die Fach- und Rechtsaufsicht über nachgeordnete Behörden aus. Es koordiniert zudem die präventive Verkehrssicherheitsarbeit, insbesondere im Bereich Mobilitäts- und Verkehrserziehung und begleitet die Förderung entsprechender Maßnahmen. Es vertritt das Land in allen drei Bereichen in Bund-Länder-Gremien.
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr SH (LBV.SH):	Der LBV.SH ist für die operative Umsetzung der infrastrukturbezogenen Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Bereich der Bundes-, Landes-, und teilweise Kreisstraßen sowie den verkehrssicherheitsrelevanten Aspekten des Straßenverkehrsrechts verantwortlich.
Straßenbaulastträger	Als Straßenbaulastträger plant, baut, unterhält und betreibt der LBV.SH die Infrastruktur und setzt konkrete bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit um.
Straßenverkehrsbehörde	In seiner Funktion als obere Straßenverkehrsbehörde ist der LBV.SH Fachaufsichtsbehörde für straßenverkehrsrechtliche Angelegenheiten der unteren Straßenverkehrsbehörden. Er steuert das Verwaltungshandeln der unteren Straßenverkehrsbehörden.
Stabsstelle Radverkehr	Über die Stabsstelle Radverkehr unterstützt der LBV die Umsetzung sicherer Radverkehrsmaßnahmen.
Landesunfallkommission	Die Federführung für die Landesunfallkommission ist im LBV.SH angesiedelt. Die Landesunfallkommission arbeitet mit den örtlichen Unfallkommissionen zusammen.
Fachgruppe Eisenbahn	Die Eisenbahnaufsichtsbehörde im LBV.SH überwacht die Einhaltung sicherheitsbezogener Vorschriften bei nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen sowie bei Fahrzeughaltern und Fahrzeugherstellern.
Landespolizei	Die Landespolizei ist dem Innenministerium unterstellt. Im Bereich Verkehrssicherheit erstellt sie mit der Verkehrsunfallstatistik die zentrale Datengrundlage, führt Kontrollen (Geschwindigkeitsüberwachungen, Alkohol- und Drogentests, Fahrtüchtigkeitsprüfungen, Schwerlastkontrollen) durch, betreibt Verkehrssicherheitskampagnen und Schulungsmaßnahmen, wirkt in Unfallkommissionen mit.
IQSH (Landesfachberater)	Das IQSH ist dem Bildungsministerium unterstellt und leistet fachliche und pädagogische Beratung sowie Weiterbildung von Lehrkräften auch im Bereich Verkehrssicherheit.



Befragte Akteure	Rolle im Bereich Verkehrssicherheit
Unfallkommission Ostholstein	Die örtlichen Unfallkommissionen analysieren Unfallhäufungen interdisziplinär (Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Straßenbaubehörde) und leiten daraus Maßnahmen zur Beseitigung unfallbegünstigender Faktoren ab.
Unfallkommission Kiel	
Landesverkehrswacht (LVW)	Die LVW Schleswig-Holstein organisiert und koordiniert mit 20 Kreis- und Ortsverkehrswachten ein jährliches Programm aus Aktionen, Angeboten und Kampagnen zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung. Sie setzt dabei zielgruppenspezifische Maßnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit durch Verhaltensprävention um.
ADAC SH	Der ADAC Schleswig-Holstein engagiert sich als Regionalclub mit präventiven Verkehrssicherheits- und Verkehrserziehungsprogrammen für Kinder, Jugendliche und Senior*innen und ist Mit-Initiator des „Runden Tisch Schulwegsicherheit“.
RAD.SH	Die Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein e. V. (RAD.SH) ist ein gemeinnütziger Verein, dem Kreise, Ämter, Städte und Gemeinden als Mitglieder angehören. Er berät seine Mitglieder im Bereich der Verkehrssicherheit bei der Umsetzung Mobilitätskonzepten sowie der Fuß- und Radverkehrsplanung.
KFZ-Verband SH	Dieses sind wichtige Stakeholder mit Bezug zur Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein. Sie engagieren sich im Bereich der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit und führen öffentlichkeitswirksame Aktionen durch.
Fahrlehrerverband SH	
ADFC SH	
VCD Nord	
Unfallkasse Nord	Diese Versicherungen und Banken kooperieren mit der Landesverkehrswacht und den zuständigen Behörden bei verschiedenen Maßnahmen der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit. Sie stellen finanzielle Mittel für öffentlichkeitswirksame Kommunikationskampagnen und Aktionstage bereit
Provinzial Nord	
AOK SH	
Sparkassen- und Giroverband SH	
DEKRA	Die Prüfstellen sind nach dem Kraftfahrersachverständigen-gesetz (KfSachvG) mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattete Unternehmen von den obersten Landesbehörden mit der Durchführung der Fahrerlaubnisprüfungen betraut.
TÜV Nord	

In Anlage 7 finden sich ausführliche Beschreibungen der einzelnen Akteure.

5.2 Strukturen der Zusammenarbeit

5.2.1 Leitschnur und Vorgehensweise

Die Analyse der Zusammenarbeit der Akteur*innen verfolgt das Ziel, die Strukturen zu identifizieren, innerhalb derer verkehrssicherheitsbezogenes Handeln stattfindet. Diese Strukturen definieren das übergeordnete Steuerungssystem und die Lenkungsmechanismen,





in deren Rahmen gehandelt wird. Ziel ist es, die bestehenden Strukturen zu erfassen und ihre Eignung für eine wirksame Umsetzung von Maßnahmen im Sinne der Vision Zero zu erfassen. Es wird also untersucht, inwieweit diese Strukturen für die Umsetzung der Vision Zero geeignet sind.

Die folgenden, international anerkannten Empfehlungen des ITF strukturieren die Analyse: Sie dienen uns als Leitplanken, entlang derer wir die bestehenden Kooperationsstrukturen in den drei Handlungsfeldern untersuchen. Das Weltverkehrsforum empfiehlt im Bereich der strukturellen Ausrichtung im Safe System-Ansatz folgendes:

- **Politische Verantwortung und strategische Führung:**

Die Vision Zero umzusetzen, bedeutet Veränderung, und Veränderungsprozesse brauchen Führung – operativ, strategisch und kontinuierlich. Politische Entscheidungsträger*innen müssen die Verantwortung für die Sicherheit im Straßenverkehr aktiv übernehmen und diese Priorität deutlich kommunizieren. Das ITF beschreibt die Bedeutung wie folgt: „Wenn Führungskräfte die Vision, dass der Straßenverkehr nicht tödlich sein muss, wirksam vermitteln, kann ihr Beitrag entscheidend dazu beitragen, ein Gefühl dafür zu schaffen, dass die Straßenverkehrssicherheit verbessert werden muss und dass ein sicheres System der richtige Weg ist. [...] Eine wirksame Führung für einen Paradigmenwechsel muss auch nachhaltig sein und sich darauf konzentrieren, die verschiedenen Interessengruppen nicht nur zusammenzubringen, sondern sie auch zusammenzuhalten und sie durch den Veränderungsprozess zu führen“ (Übersetzung von ITF, 2016: 58). Das bedeutet also, dass ein Lippenbekenntnis nicht ausreicht. In hierarchisch organisierten Einheiten muss Führung mit verbindlichen Vorgaben, Standards und Verantwortlichkeiten unterlegt sein. Das Weltverkehrsforum dazu: „Beim Top-Down-Ansatz spielt die Regierung die zentrale Rolle, da sie die Normen und Vorschriften erlässt und detailliert festlegt, was ein Akteur im System zu tun und zu erreichen hat und wie er es tun soll“ (ebd.: 61). Strategische Führung ist nicht nur übergeordnet, sondern auch innerhalb jeder einzelnen Organisation entscheidend: „Aber auch innerhalb der beteiligten Organisationen - wie der Polizei, den Straßenverkehrsbehörden oder den Transportunternehmen - ist die Führung von entscheidender Bedeutung. [...] Die Leitenden der Organisationen müssen ihre Kolleg*innen dazu bringen, das Denken, die Politik und die Praxis des Safe Systems an ihre spezifische Situation anzupassen“ (ebd.: 59).

- **Institutionalisierte Zusammenarbeit:**

Der Safe-System-Ansatz basiert auf geteilter Verantwortung: Alle Beteiligten arbeiten gemeinsam an der Sicherheit des Systems. Dies erfordert neue Kooperationsstrukturen und eine Abkehr vom Silo-Denken: „Ein zentraler Aspekt der Denkweise des sicheren Systems, der sich vom traditionellen Ansatz der Straßenverkehrssicherheit unterscheidet, ist die Akzeptanz einer gemeinsamen Verantwortung. [...] Dies erfordert auch ein Umdenken in der traditionellen Denkweise von Regierungen und Praktikern“ (ITF, 2016: 45). Institutionalisierte, interdisziplinäre Abstimmungsmöglichkeiten auf allen Ebenen sind dafür unerlässlich.



- **Gesicherte finanzielle Ressourcen:**

Strukturelle Veränderungen kosten Geld – nicht nur für konkrete Maßnahmen, sondern auch für die langfristige Planung, das Personal und die Koordination. Der Safe-System-Ansatz kehrt dabei die traditionelle Finanzlogik um: „Wenn wir auf ein sicheres System hinarbeiten, sollte die Frage lauten: ‚Wie viel Geld brauchen wir, um ein sicheres System zu schaffen, und wie kommen wir an die nötigen Mittel?‘“ (ITF, 2016: 66). Auch wenn anfänglich höhere Investitionen nötig sind, lohnt sich der ganzheitliche Ansatz langfristig durch geringere Unfallkosten: „Wichtig ist, die Einsparungen zu beachten, die eine ganzheitliche Safe-System-Lösung langfristig durch weniger Unfälle bringt – auch wenn sie anfangs teurer ist “ (ebd.). Die Erstellung eines Verkehrssicherheitsaktionsplan inklusive eines Kosten- und Finanzierungsplans dient der Feststellung und Festsetzung des Mittelbedarfs.

- **Datenbasierte Entscheidungsstrukturen:**

Vision Zero muss messbar sein. Um Fortschritte glaubwürdig zu bewerten und Maßnahmen gezielt zu steuern, sind verlässliche Daten und ambitionierte, aber erreichbare Ziele entscheidend: „Zielvorgaben haben sich als wirksam erwiesen, um die Aufmerksamkeit der höchsten Entscheidungsebenen auf die Straßenverkehrssicherheit zu lenken und infolgedessen Ressourcen für Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit zu sichern, um die Umsetzung eines sicheren Systems voranzutreiben“ (ITF, 2016: 64). Dabei braucht es sowohl die große Vision als auch kurzfristige, realistische Zwischenziele.

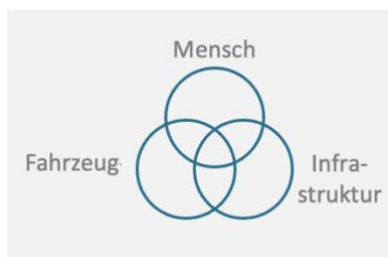


Abbildung 4: Drei Handlungsfelder

Da sich die Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein entlang der drei etablierten Handlungsfelder Mensch, Infrastruktur und Fahrzeuge orientiert (Abbildung 4), und sich die Akteur*innen und ihre Form der Zusammenarbeit jeweils unterscheiden, analysieren wir die bestehenden Kooperationsstrukturen zunächst nach diesen drei Bereichen:

- **Im Bereich Mensch** betrachten wir die Strukturen, mit denen Akteur*innen das Verhalten und die Kompetenzen von Verkehrsteilnehmenden beeinflussen oder steuern. Dazu gehören Maßnahmen von Akteur*innen etwa aus dem Bereich schulischer Verkehrserziehung, zielgruppenspezifische Aufklärung, Verhaltenstrainings, Zulassungen von Personen zum Straßenverkehr und ihre Überwachung. Verkehrsrechtliche Anordnungen wie bspw. die Begrenzung von Höchstgeschwindigkeiten werden im Handlungsfeld Infrastruktur betrachtet. Zwar sollen diese Anordnungen das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden bei der Nutzung der Infrastruktur leiten, jedoch sind sie aufgrund der jeweiligen besonderen örtlichen Verhältnisse und Infrastruktur erforderlich und daher im Rahmen dieser Darstellung dem Bereich Infrastruktur zugeordnet. Die Überwachung der Einhaltung der verkehrsrechtlichen Anordnungen (Polizei, Ordnungswidrigkeit) zielt



wiederum direkt auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden ab und wird daher unter den Bereich Mensch subsumiert.

- **Der Bereich Infrastruktur** umfasst die baulichen, planerischen und regelsetzenden Maßnahmen im Sinne der Gestaltung des öffentlichen Straßenraums. Darunter fallen sowohl klassische Bau- und Unterhaltungsprozesse als auch die verkehrsrechtliche Regelsetzung, etwa zu Geschwindigkeiten, Vorfahrtsregelungen oder Durchfahrtsbeschränkungen.
- **Im Bereich Fahrzeuge** werden Akteur*innen der Kontrolle, Förderung und Beschaffung von Fahrzeugen im Kontext ihrer technischen Sicherheitsvorrichtungen betrachtet.

Im Anschluss wird die Verknüpfung der Akteur*innen zwischen den drei Handlungsfeldern untersucht. Dabei liegt das Interesse auf den institutionellen, finanziellen und operativen Zusammenarbeitsstrukturen, die in den jeweiligen Handlungsfeldern wirken. Im Zentrum stehen hier Fragen wie: Welche Akteur*innen sind in diesem Feld aktiv? Wie ist ihre Zusammenarbeit organisiert? Welche Rollen nehmen Ministerien, Polizei, Bildungsträger und Zivilgesellschaft ein? Welche Finanzierungs- und Steuerungslogiken prägen das Feld?

5.2.2 Strukturen in den einzelnen Handlungsfeldern

...im Handlungsfeld Mensch

Der Faktor Mensch gilt als der häufigste Faktor bei Verkehrsunfällen – Fehlverhalten, Ablenkung, Müdigkeit, Alkohol, etc. spielen oft eine Rolle. Menschen machen Fehler – und der Ansatz von Vision Zero akzeptiert diese menschliche Fehlbarkeit. Deshalb besteht mit dem Safe System-Ansatz das Ziel ein System zu erschaffen, in dem Fehler keine tödlichen oder schweren Folgen haben. Dafür sind Maßnahmen in allen Handlungsfeldern erforderlich. So muss das Verhalten der Menschen im Verkehr erlernt werden, gleichzeitig ist eine logische, erkennbare und konsistente Gestaltung der Infrastruktur handlungsleitend. Im Handlungsfeld Mensch werden Maßnahmen ergriffen, die sicheres Verhalten im Straßenverkehr erwirken, insbesondere durch Maßnahmen der Verkehrserziehung, Fahrausbildung, Durchsetzung von Verhaltensregeln, aber auch psychologische und soziale Faktoren.

Die Zusammenarbeit zwischen den Akteur*innen ist vielfältig und unterscheidet sich je nach institutioneller Verankerung und Aufgabenfeld.

Das MWVATT und der LBV.SH nehmen über die Ausübung des Straßenverkehrsrechts (allgemeines Verhaltensrecht, Fahrerlaubnisrecht) sowie gemeinsam mit der Polizei über das Ordnungswidrigkeitenrecht (Verkehrsüberwachung und Sanktionierung von Verkehrsverstößen) Einfluss auf das Verhalten von Verkehrsteilnehmenden. Diese präventiven, wie reaktiven Verkehrssicherheitsaufgaben erfolgen im gesetzlich vorgegebenen Zuständigkeits- und Handlungsrahmen. Die unteren Fahrerlaubnisbehörden und Ordnungswidrigkeitenbehörden (Kreise) sind zuständig. LBV.SH und MWVATT agieren als obere bzw. oberste Fachaufsichtsbehörde. Darüber hinaus richtet sich das MWVATT in Zusammenarbeit mit anderen Partnern mittels Präventionsarbeit zur Sensibilisierung für regelkonformes, sicheres und rücksichtsvolles Verhalten auch ganz unmittelbar an die



Verkehrsteilnehmenden. So führen das MWVATT und die Landespolizei Kommunikationskampagnen zur Verkehrssicherheit durch, die in der Vergangenheit E-Scooter-Fahrende und in diesem Jahr Radfahrende adressierte. Das MWVATT beteiligt sich anteilig an der Finanzierung der präventiven Verkehrssicherheitskampagnen der Landesverkehrswacht. Die Verlosung und Übergabe von Dialogdisplay an Kommunen werden öffentlichkeitswirksam gemeinsam mit dem Verkehrsministerium und dem Minister umgesetzt. Das MWVATT arbeitet im Handlungsfeld Mensch mit Fokus auf den Rad- und Fußverkehr mit Interessengruppen wie dem VCD, dem ADFC SH und der RAD.SH zusammen, die ebenfalls Verkehrssicherheitsarbeit für verschiedene Zielgruppen leisten (z. B. Auszeichnungsangebot „Fahrradfreundliche Schule“, Abstandsfisch).

Das Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport (MIKWS) und das Ministerium für Allgemeine und Berufliche Bildung, Wissenschaft, Forschung und Kultur (MBWFK) agieren nicht operativ, sind aber übergeordnet Teil der Verkehrssicherheitsarbeit. In der Prävention arbeiten die Landespolizei und das IQ.SH eng zusammen. Beide übernehmen zentrale operative Aufgaben und arbeiten mit verschiedenen Akteur*innen und Verbänden zusammen, um Projekte umzusetzen, etwa im Bereich der schulischen Verkehrserziehung. Das IQSH hat die Lehrerfortbildung zur Aufgabe, die Landespolizei nimmt beispielsweise die Radfahrprüfungen ab und berät Eltern. Die Unfallkasse Nord führt Kooperationsprojekte mit dem IQ.SH durch, dazu zählen Fortbildungen für Lehrkräfte sowie die jährliche Fachtagung der Kreisfachberatenden. In der Vergangenheit begleitete und unterstützte das MWVATT Projekte wie Wettbewerb an Grundschulen oder Frühradfahren. Die Landespolizei arbeitet bei der Umsetzung ihrer Projekte mit einer Vielzahl von Akteur*innen zusammen und nimmt damit eine zentrale Rolle im Handlungsfeld Mensch ein.

Die LVW SH Schleswig-Holstein setzt ein umfangreiches Arbeitsprogramm mit Fördermitteln des Landes um; einzelne Projekte werden mit Kostenbeteiligung anderer Partner umgesetzt. Die Geschäftsführung erstellt den umfangreichen Aktionsplan der LVW SH in Abstimmung mit dem Präsidium der LVW SH und einmal jährlich wird der Plan mit dem Landesvorstand der LVW SH abgestimmt. Die Projektauswahl trifft die LVW SH im Wesentlichen in Anlehnung an etablierte Programme, nach der Auswertung der Verkehrsunfallstatistik und gemäß der Nachfrage aus dem Vorjahr sowie gemäß der Verfügbarkeit ehrenamtlicher Mitarbeitender der örtlichen Verkehrswachten. Vertraglich vereinbart ist die Zusammenarbeit mit dem ADAC zum Projekt „Achtung Auto“. Außerdem setzt die LVW SH die Verlosung von Dialogdisplays im Namen des MWVATT um. Die LVW SH hat einen in der Regel bis zu viermal jährlich tagenden Beirat, der den Vorstand und das Präsidium berät und unterstützt. In dem Beirat versammeln sich verschiedene Verkehrssicherheitsakteur*innen aus den Bereichen Verkehr, Mobilität und Verkehrssicherheit.

Der ADAC bringt vorwiegend Eigenmittel aus dem Landesverband oder der ADAC Stiftung in die Umsetzung seiner Projekte ein. Der ADAC hat - gemeinsam mit der Unfallkasse Nord - den Runden Tisch Schulwegsicherheit initiiert. Für die Umsetzung seines Projekts „Achtung Auto“ steuert die Landesverkehrswacht einen jährlichen Beitrag bei.

Die Vielzahl an Akteur*innen und deren Zusammenarbeit im Handlungsfeld Mensch lässt sich in Abbildung 5 schematisch darstellen.

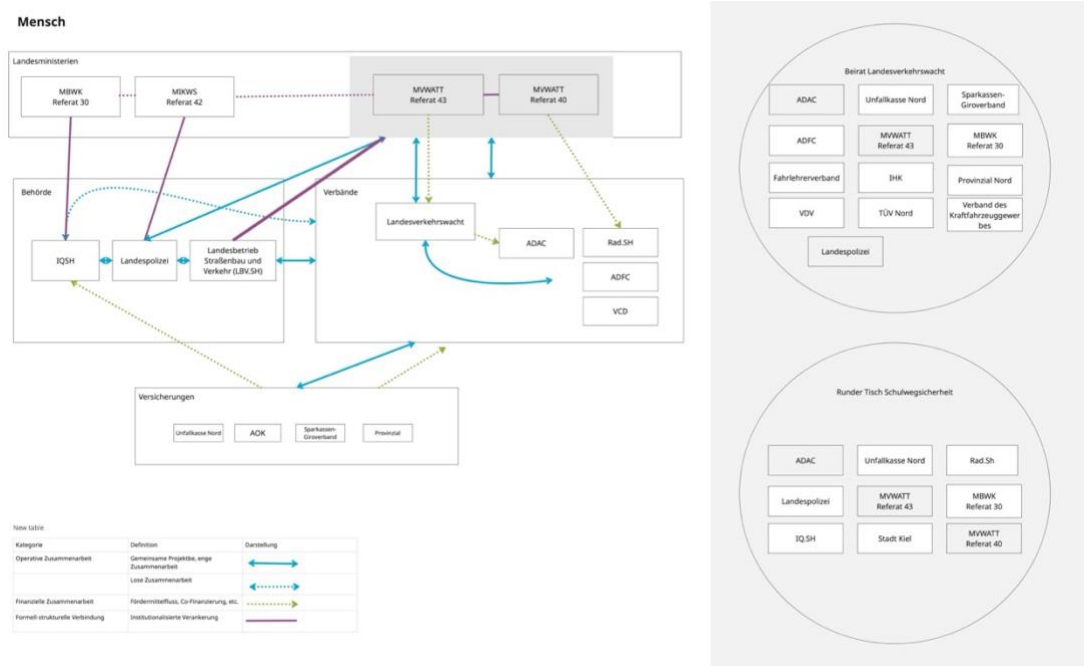


Abbildung 5: Schematische Darstellung der Akteursbeziehungen im Handlungsfeld Mensch (Grafik: Mobycon)

...im Handlungsfeld Infrastruktur

Die Gestaltung der Infrastruktur beeinflusst maßgeblich, wie sicher sich Menschen im Verkehr bewegen können. Eine fehlertolerante und sichere Infrastruktur schützt auch bei Fehlverhalten. Gleichzeitig steuert Infrastruktur das Verhalten von Verkehrsteilnehmenden. Besonders wichtig dahingehend ist Klarheit, Lesbarkeit und intuitive Nutzung von Straßen und Verkehrsflächen.

Für die Planung, den Bau, die Instandhaltung und die bauliche Verbesserung von Infrastruktur sind die Straßenbaulastträger zuständig. Wer zuständiger Straßenbaulastträger ist, richtet sich nach der jeweiligen Straßengruppe (Bundes-, Landes-, Kreis- oder Gemeindestraße). Der LBV.SH ist Straßenbaulastträger für Bundes- und Landesstraßen und nimmt maßgebliche Aufgaben eines Straßenbaulastträgers für sieben der elf Kreise im Land wahr. Für die übrigen Kreisstraßen sind die jeweiligen Kreise, für die Gemeindestraßen die jeweiligen Gemeinden zuständig. Abweichendes ergibt sich für Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Abhängig von der maßgeblichen Einwohnergrenze (bei Bundesstraßen grundsätzlich mehr als 50.000 bzw. 80.000, bei Landes- und Kreisstraßen grundsätzlich mehr als 20.000 Einwohnerinnen und Einwohner) obliegt die Straßenbaulast vollständig den Gemeinden. Im Übrigen ist die Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten geteilt. Für Gehwege, Parkplätze, Standspuren, Straßenentwässerungseinrichtungen und unter bestimmten Umständen auch für Radwege und gemeinsame Geh- und Radwege obliegt sie den Gemeinden.



Die Steuerung und Fachaufsicht über den LBV.SH erfolgt durch das MWVATT. Das MWVATT stimmt sich eng mit dem LBV.SH ab, um die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen zu koordinieren. Jährliche Zielvereinbarungen unterstützen bei der Prioritätensetzung, in denen auch verkehrssicherheitsrelevante Aspekte eine Rolle spielen.

Verkehrssicherheitsrelevante bautechnische Vorgaben, die nicht unmittelbar für die Straßenbaulastträger in Schleswig-Holstein gelten, führt das MWVATT für Bundes- und Landesstraßen über so genannte Allgemeine Rundschreiben (ARS) ein. An die kommunalen Baulastträger ergeht in der Regel eine Empfehlung, da diese selbst über die Einführung entscheiden können (kommunale Selbstverwaltung). Sofern das Land den kommunalen Straßen- oder Radwegebau fördert, wird die Einhaltung bestimmter Standards jedoch gefordert.

Die Straßenaufsicht (Rechtsaufsicht) ist an den Instanzenzug der Kommunalaufsicht geknüpft. Das heißt, dass für kreisangehörige Städte bis 20.000 Einwohnerinnen und Einwohner die Kreise und im Übrigen das MWVATT gemeinsam mit dem MIKWS zuständig sind. Es gibt kein gemeinsames, institutionalisiertes Zusammentreffen aller Baulastträger des Landes. LBV.SH und kommunale Baulastträger arbeiten anlassbezogen eng zusammen, insbesondere dort, wo es geteilte Baulastträgerschaften gibt. Die Zusammenarbeit von den Kreisen, deren Verwaltung der LBV.SH übernommen hat, ist über Verträge gestaltet. Ein Prozess der intensiveren Zusammenarbeit ist angestoßen und derzeit in der Überarbeitung. Die Interessen der Kreise, Städte und Kommunen insgesamt werden u.a. in den Kommunalen Landesverbänden (KLV) vertreten, die ebenfalls anlassbezogen mit MWVATT und LBV.SH zusammenkommen. Die RAD.SH bietet ein Forum für Kommunen, Städte und Kreise zum fachlichen Austausch und fördert gezielt die fachliche Zusammenarbeit und Fortbildung der kommunalen Akteur*innen zu den Themen Rad- und Fußverkehr einschließlich baulicher Verkehrssicherheit.

Für die verkehrsrechtlichen Anordnungen sind unabhängig vom Straßentyp die Straßenverkehrsbehörden zuständig. Das sind als untere Straßenverkehrsbehörden in Schleswig-Holstein in der Regel die Kreise und auch die Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Das MWVATT und der LBV.SH üben die Fachaufsicht über die Straßenverkehrsbehörden aus. Das MWVATT wirkt an der Gesetzgebung und Verordnungsgebung auf Bundesebene mit, welche die rechtlichen Grundlagen für die verkehrsrechtlichen Anordnungen geben. Es informiert die Straßenverkehrsbehörden über Änderungen der (Bundes-)Gesetzgebung (insbes. StVO, VwV-StVO) und spezifiziert die Anwendung der gesetzlichen Vorgaben bspw. über Landes-Erlasse. Bei der Erstellung von Ländererlassen sind in Schleswig-Holstein die KLV, welche die Kommunen sowohl als Straßenbaulastträger als auch als Straßenverkehrsbehörden vertreten, zu beteiligen.

Im durch die VwV-StVO vorgegebenen Verwaltungsverfahren zu verkehrsrechtlichen Anordnungen ist der interdisziplinäre Austausch bereits angelegt und wird in Schleswig-Holstein auch so umgesetzt: Bevor die Straßenverkehrsbehörden ihre Entscheidung treffen, haben sie sowohl die Polizei wie auch den zuständigen Straßenbaulastträger anzuhören und diese Stellungnahmen bei der Entscheidung zu berücksichtigen. Die Umsetzung der



...im Handlungsfeld Fahrzeuge

Fahrzeuge bieten inzwischen viele Sicherheitsfunktionen, die Unfälle vermeiden oder deren Folgen mindern können. Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit im Bereich Fahrzeuge ist es, dass auf den Straßen Fahrzeuge fahren, die dauerhaft den gesetzlich vorgesehenen Sicherheitsvorschriften genügen und die ggf. sogar Fehler ausgleichen können (z. B. durch Assistenzsysteme) und so den Menschen innerhalb und außerhalb der Fahrzeuge bestmöglichen Schutz bieten. Beispiele für technische Sicherheitsvorkehrungen sind Notbremsassistent, Spurhalteassistent, Airbags, automatische Notrufsysteme (eCall), Sicherheitsgurt-Erinnerung, direkte Sicht bei LKWs oder Nutzfahrzeugen, Spiegeleinstellungen sowie Sicherheitsstandards von Motorrädern, Fahrrädern (z. B. Licht, zwei Bremsen, Kindersicherung), Elektrokleinfahrzeugen und anderen.

Das durch Bundesrecht vorgegebene Verkehrssicherheitssystem zur hoheitlichen Fahrzeugüberwachung beinhaltet Maßnahmen, die zeitlich vor dem Inverkehrbringen von Fahrzeugen ansetzen (Zulassung) und solche wonach überprüft wird, ob bereits zugelassen Fahrzeuge auch dauerhaft vorschriftsmäßig sind. Die Fahrzeugüberwachung ist hoheitlich ausgestaltet. Die Zulassung von Fahrzeugen erfolgt durch die Zulassungsbehörden der Länder. Die systematische Überprüfung der technischen Funktionsfähigkeit der Fahrzeuge wird u.a. durch die regelmäßig durchzuführende Hauptuntersuchung gewährleistet, welche in der Regel von einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation (in SH: TÜV (Nord, Süd, Rheinland, Hanse), Dekra, GTÜ, KÜS, FSP) durchgeführt und durch den LBV.SH überwacht werden.

Auf Landesebene bestehen weitere Handlungsspielräume, etwa im Bereich der Incentivierung zur Nutzung sicherer Fahrzeuge sowie der eigenen Fahrzeugflotten und Beschaffungsvorgaben. Gezielte Verkehrskontrollen werden durch die Polizei durchgeführt – beispielsweise zur Überprüfung von Spiegeleinstellungen bei LKW, der Ausstattung von Kfz und Fahrrädern (z. B. Licht), oder bei Bussen im Rahmen von Schulfahrten. Koordinierte Kampagnen erweitern die Aktivitäten und erhöhen die Verkehrssicherheit. Sowohl Polizei als auch MWVATT engagieren sich dafür, dass Fahrräder auf Schleswig-Holsteins Straßen verkehrssicher sind. Ein Schwerpunkt war für die Landespolizei 2024 die spezialisierte Verkehrsüberwachung von Schwerverkehr. Ein weiteres Beispiel ist die jährliche Licht-Test-Kampagne des Kfz-Verbandes im Herbst, die auf die Beleuchtung von Fahrzeugen abzielt. In den vergangenen Jahren lagen weitere Schwerpunkte u. a. auf Alkohol-/Drogenbeeinflussung, Ablenkung (Handy), Gurt- und Kindersicherung, Geschwindigkeit (ROADPOL-Kontrollwochen), der Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs (Lkw/Bus) sowie der Ahndung verbotener Kraftfahrzeugrennen.

Die Landespolizei übernimmt im Bereich Überwachung wichtige Aufgaben. Sie gibt Hinweise an nachgeordnete Polizeibehörden, z. B. aktuell im Kontext vermehrter Verkehrskontrollen infolge der Cannabis-Legalisierung. Zudem koordiniert sie die Erstellung des Verkehrssicherheitsberichts, basierend auf dem Input aus den sieben Regionen. Im Alltag führt die Polizei routinemäßige Fahrzeugkontrollen durch, insbesondere bei LKW zur Überprüfung der Ladungssicherung und technischer Standards.



5.2.3 Zusammenarbeit Akteur*innen

Nach der Betrachtung der Strukturen der Zusammenarbeit in den Handlungsfeldern Mensch, Infrastruktur und Fahrzeug, liegt der Fokus dieses Kapitels auf bereichsübergreifenden Kooperationsstrukturen – also dort, wo Akteur*innen aus verschiedenen Feldern gemeinsam an Verkehrssicherheit arbeiten.

Die Analyse erfasst insbesondere folgende Formen der Zusammenarbeit:

- formell-institutionelle Kooperation, z. B. über Gremien, Erlasswege oder Steuerungsstrukturen;
- interne behördenübergreifende Koordination, etwa zwischen Ministerien, nachgeordneten Behörden und Kommunen;
- projektbezogene und strategische Abstimmung zwischen Akteur*innen aus unterschiedlichen Handlungsfeldern, z. B. im Rahmen gemeinsamer Initiativen, Kampagnen oder Förderstrukturen.

Betrachtet werden Kooperationsstrukturen im Sinne der Vision Zero, über die in den Interviews berichtet wurde. Maßnahmen und inhaltliche Programme werden in Kapitel 6 betrachtet.

...auf behördlicher Ebene:

Innerhalb der ministeriell-behördlichen Akteur*innen, ist der Austausch und die Zusammenarbeit in internen top-down Prozessen geregelt. Es bestehen Austauschformate auf Bund-Länder-Ebene (z. B. Pakt für Verkehrssicherheit, Bund-Länder-Fachausschüsse, Bund-Länder-Arbeitskreise, etc.). Auf Landesebene gibt es Austauschformate in Form von Jour Fixen zwischen den Referaten des MWVATT und den Geschäftsbereichen des LBV.SH sowie jährliche Dienstbesprechungen des LBV.SH mit den unteren Straßenverkehrsbehörden. Im Rahmen verkehrsrechtlicher Anordnungen erfolgen systematische Anhörungen von Polizei und Baulastträgern. In seiner Funktion als Fachaufsicht über die Straßenverkehrsbehörden informiert das MWVATT über rechtliche Änderungen, bspw. im Zusammenhang mit Erlassen und der Novellierung von StVO und VwV. Zudem arbeiten Polizei, Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaulastträger im Rahmen der Unfallkommissionen strukturiert zusammen. Das sind entscheidende Strukturen und Hebel, um eine ganzheitliche Betrachtung von sicheren Verkehrssystemen im Sinne der Vision Zero über alle Verkehrsträger und alle Handlungsfelder hinweg landesweit zu implementieren. Als zentrale Elemente sicherer Systeme kann so die Implementierung angemessener Geschwindigkeiten, Verkehrsberuhigung und die räumliche Entflechtung von Verkehrsteilnehmenden unterschiedlicher Vulnerabilität vorangetrieben werden.

...in Gremien:

Für die Zusammenarbeit der weiteren Akteur*innen mit Ministerium und Behörden bzw. zur Zusammenarbeit der nicht-behördlichen Akteur*innen untereinander bestehen im Land folgende Gremien:



- **Beirat der Landesverkehrswacht (LVW SH):** Die LVW SH unterhält einen Beirat, der die Arbeit der Landesverkehrswacht unterstützt und berät, insbesondere die Umsetzung der Projekte. Er tagt bis zu viermal jährlich. Die Beiratsmitglieder werden von der Hauptversammlung für vier Jahre gewählt. Die Mitglieder des Beirats wählen aus ihrer Mitte eine Vorsitzende/einen Vorsitzenden. Derzeit besteht der Beirat aus Vertreter*innen bspw. des MWVATT, MBWFK, Landespolizei, ADAC, ADFC SH, Unfallkasse Nord, IHK SH etc.
- **Runder Tisch Radverkehr:** Der Runde Tisch Radverkehr ist als Begleitgremium zur Umsetzung der Radstrategie eingerichtet worden. Er ist ein geschlossenes verkehrsträgerspezifisches Gremium, das vom MWVATT geleitet wird und Akteur*innen aus Verwaltung, Politik und Interessenverbänden zusammenbringt. Der Runde Tisch Radverkehr tagt üblicherweise dreimal jährlich. Im Kontext der Erarbeitung der Radstrategie und seines Handlungsfelds Verkehrssicherheit des Radverkehrs wurde das Gremium in Interviews als „wichtiger Ort des Austauschs“ sowie als „indirektes Ersatzgremium“ [für die Lenkungsgruppe, siehe unten] bezeichnet. Über die Gründung einer Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit im Rahmen des Runden Tisches Radverkehrs wurde nachgedacht, diese wurde aber nicht realisiert.
- **Runder Tisch Schulwegsicherheit:** Im Jahr 2025 hat der ADAC Schleswig-Holstein gemeinsam mit der Unfallkasse Nord ein neues Gremium, den "Runden Tisch Schulwegsicherheit", gegründet. Neben dem ADAC Schleswig-Holstein und der Unfallkasse beteiligen sich auch das Verkehrsministerium SH, Bildungsministerium SH, IQSH, Landesverkehrswacht SH, Landespolizei SH, Stadt Kiel, Rad SH und der ADFC SH. Ziel ist es, die vielfältigen Aktivitäten im Bereich Schulwegsicherheit im Land zukünftig besser zu bündeln und aktiv voranzubringen. Die verbesserte Koordination soll die Effektivität der Maßnahmen der Schulwegsicherheit erhöhen. Das offene Gremium tagt zwei- bis dreimal jährlich, baut auf ein bestehendes Netzwerk von Akteur*innen auf und adressiert alle Akteur*innen aus Institutionen, Verwaltung, Schule und Polizei, die sich für die Zielgruppe Schülerinnen und Schüler engagieren. Als Organisationsform wurde eine hybride Struktur gewählt, die Bestandteile eines losen Netzwerks und einer formellen Struktur kombiniert.

Eine **Lenkungsgruppe Verkehrssicherheit** brachte bis 2011 in der Vergangenheit die Akteur*innen der Verkehrssicherheitsarbeit (Ministerien, Polizei, LVW SH, Unfallkasse Nord, TÜV Nord, Dekra, ADAC, Kfz-Verband, Fahrlehrerverband) auf Einladung des MWVATT zweimal jährlich zusammen. Gegenstand der Sitzungen war die gegenseitige Information und der Austausch über verkehrssicherheitsrelevante Aspekte. Im Zuge politischer Schwerpunktsetzungen und weil die Mitglieder der Lenkungsgruppe zu großen Teilen deckungsgleich mit anderen Gremien war (insbes. mit dem Beirat der Landesverkehrswacht), entschied das MWVATT die Lenkungsgruppe einzustellen. Die Lenkungsgruppe wurde in den Interviews vielfach erwähnt, vereinzelt Akteur*innen beklagten den Wegfall eines wichtigen Abstimmungsorgans, denn im Gegensatz zur Lenkungsgruppe ist der LVW-Beirat explizit für die Projekte der Landesverkehrswacht zuständig.



Es bestehen also Vernetzungsmöglichkeiten über Gremien im Land, auch zwei zielgruppenspezifische Gruppen (Radverkehr, Schülerverkehre). Der Beirat der Landesverkehrswacht bringt wichtige Stakeholder verkehrsträgerübergreifend zusammen, hat mit den Projekten der Landesverkehrswacht jedoch einen spezifischen, keinen umfassenden Auftrag.

5.2.4 Ressourcen

Nach den durchgeführten Interviews entsteht insgesamt der Eindruck, dass die Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein in erheblichem Maße von dem Engagement einzelner Personen sowie deren Bereitschaft zu Mehrarbeit abhängt – sowohl in Verwaltung und Polizei als auch in der Zivilgesellschaft. Wiederholt wurde berichtet, dass bestehende Förderprogramme nicht vollständig ausgeschöpft werden können, da es an Personal für Antragstellung, Umsetzung und Nachverfolgung fehlt. Zugleich mangelt es vielfach an verlässlichen, strukturell abgesicherten Budgets, sodass Maßnahmen nur kurzfristig planbar oder teilweise gar nicht realisierbar sind.

Besonders deutlich tritt diese Problematik bei der Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein zutage, die nach eigenen Angaben chronisch unterfinanziert ist. Projektmanagement, Buchhaltung und Geschäftsführung seien von akutem Personal- und Ressourcenmangel betroffen, während gleichzeitig ein wesentlicher Teil der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit im Land – etwa Schulaktionen, Trainings und Öffentlichkeitskampagnen – durch die LVW SH getragen werde.

Auch bei der Polizei fehlt es an ausreichend spezialisierten Fachkräften, beispielsweise für Lkw- und Buskontrollen. Diese Lücke ist sicherheitsrelevant, da insbesondere der Schwerlastverkehr ein hohes Schadenspotenzial im Falle von Unfällen aufweist.

Im Verkehrsministerium wurde 2006 eine Neuausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit vorgenommen. Im Bereich der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit wurden strategische Stellen im Ministerium abgebaut, und die Finanzierung praktischer Maßnahmen verstärkt auf Akteur*innen außerhalb der Ministerialverwaltung verlegt. Dadurch bestehen innerhalb der Verwaltung nun weniger personelle Kapazitäten für strategische Planung, Evaluation oder Qualitätssicherung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Im Bereich Radverkehr erfolgte in den letzten Jahren ein personeller Ausbau zugunsten der strategischen Planung von Anlagen und Belangen inkl. radverkehrsrelevanter Verkehrssicherheitsfragen.

5.2.5 Strategische Führung und Messbarkeit der Ziele

Politische Verantwortung und strategische Führung im Sinne des Safe System Ansatzes sind für die einzelnen Handlungsfelder Mensch, Infrastruktur, Fahrzeuge erkennbar, nicht aber umfassend für die Vision Zero als übergeordnetes Konzept. Zwar bekennen sich alle Ebenen zur Vision Zero, aber die Vorstellungen ihrer Umsetzungen in den jeweiligen Segmenten erfolgt nicht nach einem einheitlichen, auch nach außen kommunizierbarem Bild. Ansätze für die Einheitlichkeit sind erkennbar: Die Polizei veröffentlicht jährlich den





Verkehrssicherheitsbericht und beschreibt darin die Entwicklungen in der Verkehrsunfallstatistik. Der Bericht gibt einen Überblick über die Verkehrsunfalllage in Schleswig-Holstein, aus denen sich teilweise auch die in die Zukunft gerichtete Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit ablesen lassen. Das MWVATT hat darüber hinaus zuletzt im Jahr 2023 einen Bericht zur Lage der Verkehrssicherheit in Schleswig-Holstein veröffentlicht, in welchem die verschiedenen verkehrssicherheitsrelevanten Aktivitäten der Landesregierung beschrieben, aber eben nicht evaluiert werden und daher auch kein in die Zukunft gerichtetes abgestimmtes Gesamtkonzept liefert. Mit Ausnahme für den Radverkehr im Rahmen der Radstrategie werden keine messbaren Ziele oder Zwischenziele genannt und dementsprechend auch nicht evaluiert.

Die Analyse der drei Handlungsfelder hat überdies gezeigt, dass auch innerhalb der Handlungsfelder Zuständigkeiten und dementsprechend auch politische Verantwortungen auf unterschiedlichen Ebenen stattfinden, die sich nicht immer in eine klassische hierarchische Struktur im Sinne eines Top-Down-Ansatzes integrieren lassen. Dort, wo die Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen die kommunale Selbstverwaltung berühren, sind den landesweiten Vorgaben rechtlich Grenzen gesetzt. Um hier ein wirkungsvolles Gesamtkonzept mit klarer politischer Verantwortung und strategischer, messbarer Führung zu finden müssten ggf. auch Konzepte außerhalb der klassischen Verwaltungshierarchien, ggf. durch Letter of Intents oder Ähnlichem gefunden werden.

5.3 Schlussfolgerungen

Arbeiten die Akteur*innen der Verkehrssicherheitsarbeit nun effizient zusammen und sind die Entscheidungsstrukturen geeignet, die Vision Zero für Schleswig-Holstein zu erreichen?

Die Auswertung der Interviews und Fragebögen zeigt, dass die Verkehrssicherheitsakteur*innen in Schleswig-Holstein ein gemeinsames Ziel verfolgen: die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die langfristige Realisierung der Vision Zero. Dieser grundsätzliche Konsens über das Leitbild ist in der gesamten Breite des Netzwerks vorhanden. Gleichzeitig offenbaren sich jedoch deutliche Unterschiede in der Einschätzung der eigenen und der gegenseitigen Wirksamkeit: Während die Akteur*innen mehrheitlich ihre eigene Rolle und ihren Beitrag als positiv bewerten, wird die Arbeit anderer teilweise deutlich kritischer gesehen. Die Auflösung der ehemals bestehenden Lenkungsgruppe hat eine strukturelle Lücke in der strategischen Gesamtsteuerung hinterlassen.

Die Zusammenarbeit der Akteur*innen findet auf unterschiedlichen Ebenen und in verschiedenen Formen statt. Sie reicht von formalisierten Kooperationen über projektbezogene Partnerschaften bis hin zu punktuellen Abstimmungen. Dabei zeigen sich strukturelle Unterschiede zwischen den Handlungsfeldern:

Im Bereich Infrastruktur bestehen institutionalisierte und hierarchisch verankerte Strukturen, die Entscheidungen innerhalb klarer Zuständigkeitsrahmen ermöglichen. Hier ist auch grundsätzlich die interdisziplinäre Zusammenarbeit der Behörden im Verfahren gut verankert. Es ist jedoch für die Allgemeinheit und andere Verkehrssicherheitsakteur*innen



häufig nicht eindeutig, welche Maßnahmen im Namen der Verkehrssicherheit und der Vision Zero getroffen werden und wie diese messbar sind. Die mangelnde Sichtbarkeit der Verkehrssicherheitsarbeit und der Vision Zero ist ein Problem. Im Rahmen der Interviews konnten wir keine klaren strategischen Vorgaben der Priorisierung mit Blick auf die Vision Zero erkennen.

In den Handlungsfeldern Mensch und Fahrzeug lässt sich feststellen, dass gerade die behördlich als gesetzliche Aufgaben gesteuerten Bereiche wie beispielsweise die Fahrerlaubniserteilung, Verkehrsüberwachung und Fahrzeugzulassung in ihren Strukturen ebenfalls gut operieren, aber auch hier nicht immer klar erkennbar der Verkehrssicherheitsarbeit zugeordnet werden. Im Großteil der erzieherischen präventiven Arbeit in den Handlungsfeldern Mensch und Fahrzeug erfolgt die Zusammenarbeit hingegen netzwerkartig, häufig themenbezogen und informell. Das liegt mitunter auch daran, dass behördliche Ebenen eher top-down agieren, während viele nicht-behördliche Mitgliederorganisationen bottom-up gesteuert werden. Zwar existieren Cluster der Zusammenarbeit, jedoch fehlt in vielen Fällen eine systematische Koordination zwischen den Akteur*innen, die in denselben Themenfeldern tätig sind, um eine gemeinsame Verkehrssicherheitsarbeit zur Umsetzung der Vision Zero erkennbar zu machen. Durch diese Strukturen erscheint die Arbeit oftmals unverbindlich. Ohne einen strategischen Rahmen entsteht zudem der Eindruck, dass kein klarer gemeinsamer Weg in Richtung Vision Zero verfolgt wird.

Eine zentrale Rolle in der operativen Verkehrssicherheitsarbeit im Bereich Mensch spielt die Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein (LVW SH). Durch ihre Funktion als Hauptempfängerin steuerfinanzierter Projektmittel gestaltet sie maßgeblich die inhaltliche Ausrichtung in diesem Bereich. Dies entspricht grundsätzlich der Ausrichtung des MWVATT seit den 2000er Jahren, wonach die übergeordnete strategische ministerielle Steuerung zugunsten einer operativen, vom Land finanziell geförderten (präventiven) Verkehrssicherheitsarbeit außerhalb der Verwaltungsstrukturen grundsätzlich aufgegeben wurde. Die LVW SH hat diese Rolle viele Jahre zentral ausgefüllt. U.a. hat sie mit ihrem Beirat ein wichtiges Austauschforum der Verkehrssicherheitsakteur*innen im Handlungsfeld Mensch – insbesondere im Bereich der Verkehrserziehung – etabliert. Ob dieser Ansatz allein geeignet ist, die Vision Zero für Schleswig-Holstein wirksam voranzubringen, ist jedoch zweifelhaft. Zum einen liegt es daran, dass die LVW SH nach eigenen Angaben bei vorhandenem operativem Druck personell und finanziell stark herausgefordert ist. Dem könnte ggf. durch einen Wechsel von der Projektförderung zu einer institutionellen Förderung begegnet werden. Zum anderen bleibt jedoch fraglich, ob der hier verfolgte Ansatz auf hinreichende Akzeptanz bei allen Verkehrssicherheitsakteur*innen stößt und ob der Paradigmenwechsel einer Vision Zero an dieser Stelle vorgelebt werden kann. In der Befragung der Verkehrssicherheitsakteur*innen wurde deutlich, dass sie sich ein zentrales Gremium zum Austausch – wie einst die Lenkungsgruppe – wünschen. Trotz positiver Wahrnehmung der Arbeit des Beirates der LVW SH wird dieses Gremium nicht als diese zentrale Stelle rezipiert. Das liegt unseres Erachtens gar nicht an der inhaltlichen Arbeit des Gremiums oder der LVW SH, die allgemein und in der Zusammenarbeit mit anderen



Verkehrssicherheitsakteur*innen für gut befunden wird. Es liegt u.a. in der systemischen Stellung des Beirats, der in seiner Funktion der Ausrichtung, Förderung und Unterstützung der Arbeit der LVW SH und eben nicht aller Verkehrssicherheitsakteur*innen dient. Der für vier Jahre gewählte Beirat ist ausschließlich den gewählten Mitgliedern zugänglich und der Beirat vertritt primär die Interessen seiner Trägerorganisation. Das Feld der aktiven Verkehrssicherheitsakteur*innen hat sich jedoch in den letzten Jahren erweitert. Bestimmte Segmente der Verkehrssicherheit bspw. rund um das Radfahren haben sich auch in der Verbandsarbeit intensiviert. Wenngleich sich alle Verkehrssicherheitsakteur*innen einig sind, die Vision Zero voranzutreiben, besteht gleichermaßen der Wunsch, die Schwerpunktsetzung der Verkehrssicherheitsarbeit zu diskutieren, zu überprüfen und ggf. auch auszuhandeln. Diesen Raum kann die LVW SH im Rahmen ihres Beirates nicht ausreichend geben und verfügt als eingetragener Verein selbstverständlich nicht über ein vergleichbares umfängliches Mandat wie es Institutionen der Landesregierung haben. Dies ist nach unserer Einschätzung ein Grund dafür, dass von vielen Verkehrssicherheitsakteur*innen, Stimmen aus dem parlamentarischen Raum und vielfach aus der Öffentlichkeit Kritik geäußert wird, dass die Ministerialebene keine klare strategische Leitung übernimmt. Die Verkehrssicherheitsprogrammgestaltung liegt weitgehend bei der LVW SH selbst. Eine verbindliche strategische Rahmensetzung durch das MWVATT wurde von Interviewpartner*innen nicht benannt. Vor diesem Hintergrund entsteht der Eindruck, dass eine systematische Priorisierung und strategische Zielhierarchie in der Maßnahmengestaltung nicht ausreichend gegeben ist.

Der neu konzipierter Runde Tisch Schulwegsicherheit kann künftig eine wichtige ggf. auch koordinierende Funktion innerhalb dieses spezifischen Handlungsfelds übernehmen. Anders als beim Beirat der LVW SH ist der inhaltliche Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit (Schulwegsicherheit) festgelegt und muss nicht ausgehandelt werden. Das Gremium dient auch nicht spezifisch der Beratung einer nichtstaatlichen Verkehrssicherheitsakteurin oder eines nichtstaatlichen Verkehrssicherheitsakteurs. Vielmehr sollen sich die versammelten Verkehrssicherheitsakteur*innen gegenseitig über ihre Maßnahmen informieren, Anregungen für ihren Tätigkeitsbereich aufnehmen und ggf. Maßnahmen koordinieren. Doch auch hier bleibt festzuhalten: Ähnlich wie beim Beirat der Landesverkehrswacht liegt die Steuerung (Auswahl der Teilnehmenden, Einladung und Tagesordnung) in den Händen eines nicht-öffentlichen Stakeholdergremiums, dessen Zusammensetzung auch durch verbandliche und institutionelle Interessen geprägt sein könnte.

Der Runde Tisch Radverkehr bietet sich ebenfalls als Forum eines koordinierten Austauschs der Verkehrssicherheitsakteur*innen innerhalb eines spezifischen Handlungsfeldes der Verkehrssicherheit an. Durch die vom MWVATT gesteuerte und mit allen Stakeholdern ausgehandelte Radstrategie, sind Thema, Handlungsrahmen sowie Teilnehmende vorgegeben. Eine Besonderheit ist, dass neben den behördlichen und zivilgesellschaftlichen Verkehrssicherheitsakteur*innen auch die verkehrspolitischen Sprecher*innen der Landtagsfraktionen zum Runden Tisch Radverkehr geladen werden. Im früheren Lenkungskreis Verkehrssicherheit war die parlamentarische Ebene indes nicht vertreten. Die Einladung und Leitung erfolgt durch das koordinierende MWVATT, dessen Rolle ebenfalls



durch die Radstrategie definiert ist. Insofern verfügt der Runde Tisch Radverkehr als Begleitgremium zur Umsetzung der Radstrategie über ein klares demokratisches Mandat und folgt klaren Spielregeln. Seine inhaltliche Ausrichtung auf den Radverkehr verhindert jedoch per se eine übergreifende Steuerungswirkung für die gesamte Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein.

Auch bei der Verkehrssicherheitsarbeit ist es wichtig, Ressourcen strategisch und gezielt einzusetzen, damit es zu keinen Redundanzen und unnötigem Bürokratieaufbau kommt. Einige Verkehrssicherheitsakteur*innen verfolgen daher auch den Ansatz, weniger Ressource in einen strategischen Überbau zu stecken als vielmehr in die Verkehrssicherheitsaktionen selbst. In diesem Zusammenhang fällt zunächst auf, dass es starke personelle Überschneidung zwischen den drei zuvor untersuchten Gremien gibt. Sowohl hinsichtlich der angesprochenen Akteur*innengruppen als auch bei der Besetzung mit denselben Personen lassen sich erhebliche Redundanzen feststellen. Diese Mehrfachbesetzungen können in der Praxis zu einer Konzentration von Netzwerkwissen und Einfluss führen und zu strukturellen Doppelungen. Gleichwohl ist es aus unserer Sicht wichtig, ein zentrales Austauschforum für die Verkehrssicherheitsakteur*innen zu bilden.

Zwar ist mit der Vision Zero eine strategische Zielstellung grundsätzlich gesetzt, es fehlt jedoch an ihrer konkreten operativen Übersetzung in abgestimmte Prioritäten, verbindliche Umsetzungsziele sowie systematische Mechanismen zur Wirkungskontrolle und Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen. Die Verzahnung zwischen operativer Umsetzung (z. B. durch die LVW SH) und ministerialer Strategie ist nicht systematisch organisiert. Zwar bestehen funktionierende Elemente der Zusammenarbeit, doch fehlt eine verbindliche, strategisch koordinierte Gesamtstruktur. Die aktuellen Entscheidungs- und Kooperationsstrukturen sind nur teilweise geeignet, um die Vision Zero wirksam zu steuern, zu evaluieren und adaptiv weiterzuentwickeln. Es braucht klare Führungsverantwortung, ausreichende Ressourcen und einen strategischen Rahmen, der operative Maßnahmen systematisch leitet und auf die langfristigen Ziele der Verkehrssicherheitsarbeit ausrichtet.

Gemeinsame Strukturen der externen Kommunikation zur Verkehrssicherheitsarbeit sind derzeit nur in Ansätzen erkennbar. Es dominieren bisher unterschiedliche visuelle Gestaltungen mit verschiedenen Logos der jeweiligen Akteur*innen, eine gemeinsam umgesetzte Dachmarke konnte nicht identifiziert werden. Das MWVATT und die Landespolizei nutzen für ihre Präventionskampagnen (E-Scooter, Radverkehr) eine neue Wort-Bild-Marke (#besserankommen).





6. VERKEHRSSICHERHEITSMASSNAHMEN

Dieses Kapitel befasst sich mit den in Schleswig-Holstein umgesetzten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Ziel ist es zu prüfen, inwiefern die im Land durchgeführten Maßnahmen auf die Erreichung der Vision Zero einzahlen. Dazu wurden die Maßnahmen zunächst auf Grundlage des Safe-System-Ansatzes systematisch kategorisiert und anschließend entlang dieses Schemas untersucht. Auf dieser Basis werden Schlussfolgerungen darüber gezogen, in welchem Umfang die bestehenden Maßnahmen die Zielsetzung der Vision Zero unterstützen.

6.1 Handlungsfelder

Der traditionelle Dreiklang der Handlungsfelder Mensch, Infrastruktur und Fahrzeuge wird im Kontext des Safe System um drei weitere Bereiche erweitert: Verkehrssicherheitsmanagement, Geschwindigkeiten und Unfallnachsorge. Die Maßnahmenbereichen umfassen jeweils die folgenden Aufgaben:

- **Verkehrssicherheitsmanagement** ist die effektive Steuerung und Koordination von Maßnahmen zur Verkehrssicherheit auf allen Ebenen. Dazu zählen u.a. Aktivitäten der Bündelung, Priorisierung, Datenerfassung und Analyse.
- **Sichere Infrastruktur** meint die Gestaltung sicherer Straßen, die Fehler verzeihen und das Risiko schwerer Unfälle minimieren.
- **Sichere Fahrzeuge** umfassen die kontinuierliche Verbesserung der Fahrzeugsicherheit durch technische Standards, regelmäßige Inspektionen und technologische Innovationen
- **Sichere Geschwindigkeiten** beinhaltet die Festlegung und Durchsetzung angemessener Höchstgeschwindigkeiten, um die Schwere von Unfällen zu verringern.
- **Sicheres Verhalten der Verkehrsteilnehmer*innen** wird durch Aufklärung, Schulung und Kontrolle gefördert, um ein regelkonformes und verantwortungsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr zu fördern.
- **Effektive Unfallnachsorge** trägt eine effektive Unfallnachsorge durch eine optimierte Notfallversorgung wesentlich dazu bei, Todesfälle und schwere Verletzungen nach Unfällen zu reduzieren.

Die Verkehrssicherheitsarbeit auf dem Weg zur Vision Zero und zum Safe System adressiert alle diese Handlungsfelder. Es ist wichtig, alle Maßnahmen zu betrachten, da nur das Zusammenspiel und die gegenseitige Absicherung der verschiedenen Elemente gewährleisten, dass bei einem Versagen einzelner Komponenten dennoch schwere Unfälle verhindert werden können (ITF 2016: 28). Um den Entwicklungsstand der Landesverkehrssicherheitsarbeit hin zur Vision Zero einschätzen zu können – einschließlich bestehender Erfolge und erkennbarer Defizite – wurden die in Interviews und Fragebögen genannten Maßnahmen anhand dieser Zielsystematik mit Ausnahme von Maßnahmen im Bereich der Unfallnachsorge, die in dieser Studie nicht adressiert wurden, analysiert. Die „neuen“ Aufgaben „Verkehrssicherheitsmanagement“ und „Geschwindigkeiten“ sind bei



genauerer Betrachtung im vorangegangenen Kapitel unter anderen Überschriften mituntersucht worden. Durch diese Darstellung wird jedoch verdeutlicht, dass sie eine herausgehobene Rolle im Kontext des Safe Systems spielen.

6.2 Maßnahmen

Um die Ausrichtung der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit im Land bewerten zu können, bedarf es einer Bestandsaufnahme der wiederkehrenden Maßnahmen.

Ein wesentlicher Teil der Verkehrssicherheitsarbeit besteht aus gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben wie infrastrukturellen Instandhaltungsmaßnahmen oder

verkehrsrechtlichen Anordnungen zur Geschwindigkeitsbegrenzung. Diese Maßnahmen sind für die Verkehrssicherheit von hoher Bedeutung. Sie wurden in ihrer Struktur bereits in den vorangegangenen Kapiteln beschrieben. Im Fokus der nachfolgenden Betrachtung stehen die weiteren Maßnahmen, die über gesetzliche Pflichtaufgaben hinausgehen und einen direkten Beitrag zur Erreichung der Vision Zero leisten sollen.

Grundlage für diese Analyse sind die Informationen aus Interviews und Fragebögen. Ziel ist es, herauszuarbeiten, inwiefern diese freiwilligen Maßnahmen geeignet sind, den notwendigen Paradigmenwechsel hin zu einer am Safe-System-Ansatz orientierten Verkehrssicherheitsarbeit zu unterstützen und welche Stärken, Schwächen und Entwicklungspotenziale sich dabei zeigen.

Eine tabellarische Aufstellung der Maßnahmen in der Anlage 8 zeigt jene Maßnahmen, die von den Interviewpartner*innen während der Interviews oder in Fragebögen genannt worden sind. Die Übersicht der wesentlichen, wiederkehrenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen zeigt, welche Maßnahmen von den Akteur*innen der Verkehrssicherheit im Land Schleswig-Holstein derzeit umgesetzt werden.

Anhand dieser Tabelle ist gut erfassbar, dass die verschiedenen Akteur*innen in unterschiedlichen Handlungsbereichen tätig sind. Außerdem wird deutlich, dass in allen Handlungsfeldern, Maßnahmen durchgeführt werden. Ein Schwerpunkt ist bereits auf den ersten Blick im Bereich Verhalten/Mensch zu erkennen. Im Folgenden betrachten wir genauer, inwiefern die Maßnahmen ein sicheres Verkehrssystem in Schleswig-Holstein liefern können.

Verkehrssicherheitsmanagement

Im Handlungsfeld Verkehrssicherheitsmanagement sind verschiedene Akteur*innen mit der strategischen Steuerung, Koordination und der Rahmensetzung der Verkehrssicherheitsarbeit befasst. Dieser Punkt ist im vorangegangenen Kapitel jeweils unter

Safe System

Der Safe-System-Ansatz ist eine ganzheitliche Strategie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Der Ansatz basiert auf der Annahme, dass menschliche Fehler unvermeidlich sind und das Verkehrssystem so gestaltet sein muss, dass Fehler nicht zu schweren oder tödlichen Unfällen führen (siehe Kap. 2).





allen drei Handlungsfelder Mensch, Infrastruktur und Fahrzeuge geprüft worden. Insofern konnte sich kein Gesamtbild für die Verkehrssicherheitsarbeit ergeben.

Das MWVATT entwickelt strategische Grundlagen mit Relevanz für die Verkehrssicherheit, etwa im Rahmen der Landesstraßen-, Landesstraßenerhaltungs- und auch der Radstrategie und dem LRVN. Zwischen MWVATT und LBV.SH erfolgt die Priorisierung und Schwerpunktsetzung über die jährliche Zielvereinbarung. Die kontinuierliche Kommunikation zur Auslegung des Rechtsrahmens und der Verwaltungspraxis zwischen ministerieller und kommunaler Ebene erfolgt über Dienstbesprechungen. Hier wird in der Regel auch ausgelotet, ob durch Erlasse ein deutlicherer Rahmen geschaffen werden sollte, und es werden die Verfahren der behördlichen Zusammenarbeit (bspw. Verkehrsschauen, Unfallkommissionen, Anhörungen im Rahmen verkehrsrechtlicher Anordnungen) erörtert.

Zum Verkehrssicherheitsmanagement kann auch der Bericht der Landesregierung zur Lage der Verkehrssicherheit in Schleswig-Holstein 2023 gezählt werden. Auf Antrag des Landtags beschreibt das MWVATT systematisch die verschiedenen verkehrssicherheitsrelevanten Aktivitäten der Landesregierung und gibt einen fachlichen Überblick.

Die jährliche Fachtagung Radverkehr und andere themenbezogene Fachveranstaltungen des MWVATT sowie weitere Fachveranstaltungen der RAD.SH sind nicht nur Formate zur Information und zum fachlichen Austausch, sondern gleichzeitig auch interdisziplinäre Schulungen.

Zudem tragen die Unfallkommissionsschulungen von LBV.SH und Landespolizei dem Ansatz von Steuerung und Qualitätssicherung Rechnung.

Die Landespolizei fasst die aktuelle Verkehrsunfallentwicklung und die damit verbundene statistische Datengrundlage zusammen und veröffentlicht diese einmal jährlich in einem Bericht und stellt diesen im Rahmen einer Pressekonferenz vor. Auf Anfrage werden aggregierte Daten zur Verfügung gestellt. Weitere Datenbasen entstehen im Rahmen von Programmen (z. B. Evaluation der Radstrategie). Zudem nimmt die Landespolizei jährlich an der bundesweiten Aktion sicher.mobil.leben mit wechselnden Schwerpunkten teil.

Der Rad.SH bietet umfassende Beratung für Kommunen, u. a. auch zu verkehrssicherheitsrelevanten Aspekten der Infrastruktur. Dies umfasst die Erstellung und Bereitstellung von Infosheets zu wichtigen Themen der Verkehrssicherheit, wobei ein besonderer Fokus auf den Fuß- und Radverkehr gelegt wird.

Mit dem Beirat der Landesverkehrswacht und dem Runden Tisch Schulwegsicherheit bestehen Formate, in denen sich die Akteure übergreifend austauschen können.

Sichere Infrastruktur

Sicherheitsaspekte sind auf unterschiedlichen Ebenen in Infrastrukturprozesse integriert. Auch hier gilt das eingangs genannte behördliche Engagement: Der LBV.SH setzt die Landesstraßenerhaltungsstrategie um. Über den Straßenbetriebsdienst sorgt der LBV.SH für sichere Straßen. Im Rahmen der Radstrategie werden darüber hinaus sichere Radverkehrsanlagen auf Landes- und kommunaler Ebene gezielt gefördert. Zusätzlich



existieren verschiedene Maßnahmen, die spezifische Fragestellungen adressieren. Dazu gehört eine Arbeitsgruppe, die sich mit dem Umgang von Wurzelaufbrüchen auf Radwegen befasst sowie die Einführung von Wind- und Wildwechselwarnanlagen in Schleswig-Holstein. Verkehrsrechtliche Anordnungen, die das Verhalten auf der Infrastruktur zum Schutze der Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmenden steuern, werden von den Straßenverkehrsbehörden nach Anhörung der Polizei und des zuständigen Straßenbaulasttägers getroffen. Die kontinuierliche Überprüfung dieser Maßnahmen und die ggf. erforderliche Anpassung an aktuelle Umstände erfolgt im Rahmen der behördlichen interdisziplinären Zusammenarbeit von Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaulastträgern und Polizei in den Verkehrsschauen und der Unfallkommissionsarbeit. Hier werden auch infrastrukturelle Verkehrssicherheitsmaßnahmen identifiziert und festgelegt. Ihre Umsetzung erfolgt dann bei den jeweils zuständigen Behörden, begleitet von der entsprechenden Kontrollhierarchie. Die Zielvereinbarung von MWVATT und LBV.SH steht dafür, dass Maßnahmen der Unfallkommission auch umgesetzt werden.

Sichere Fahrzeuge

Im Handlungsfeld Sichere Fahrzeuge sind verschiedene Akteur*innen mit Aufgaben zur technischen Sicherheit und Kontrolle von Fahrzeugen befasst. Die Landespolizei führt Fahrzeugkontrollen durch, bei denen u. a. Beleuchtungsmängel, technische Mängel und Fahruntüchtigkeit geprüft werden. Die Unfallkommissionen setzen im Rahmen ihrer Arbeit Instrumente wie Fahrzeugkontrollen und Sichtprüfungen zur Bewertung von Unfallsituationen ein, etwa in Kombination mit Unfallsimulationen.

Die Zulassung von Fahrzeugen erfolgt durch die unteren Fahrzeugzulassungsbehörden. Die kontinuierliche Überprüfung der Fahrzeuge ist durch das rechtlich vorgegebene System der Fahrzeugüberwachung (Hauptuntersuchung) gewährleistet, die in Schleswig-Holstein durch die insoweit beliebigen Überwachungsorganisation durchgeführt und durch den LBV.SH überwacht werden. Darüber hinaus informiert der TÜV Nord rund um das Thema Fahrerassistenzsysteme. Der Kfz-Verband Schleswig-Holstein bietet neben dem unterjährigen Service an Kfz besondere Aktionen zur Fahrzeugwartung, wie Urlaubs- und Winterchecks an und führt darüber hinaus, im Rahmen des traditionellen und etablierten bundesweiten Lichttests, kostenlose Licht- und Sichttests im Oktober durch.

Sichere Geschwindigkeiten

Das Handlungsfeld Geschwindigkeiten umfasst Maßnahmen zur Festlegung, Überwachung und Beeinflussung von gefahrenen Geschwindigkeiten im Straßenverkehr. Ziel ist es, Geschwindigkeiten an die Schutzbedürftigkeit der Verkehrsteilnehmenden und die Eigenschaften der Infrastruktur anzupassen. Im Rahmen des vorangegangenen Kapitels ist dieser Punkt unter Handlungsfeld Infrastruktur gefasst worden.

Hier gilt das eingangs genannte tägliche behördliche Engagement: Die Polizei führt regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen (z. B. europäische Speedweek) durch. Diese erfolgen mobil und stationär und werden durch gezielte Aufklärungsmaßnahmen begleitet. Die Straßenverkehrsbehörden sind für die Anordnung und Beschilderung von



Geschwindigkeitsbegrenzungen zuständig. Der LBV.SH begleitet als Fachaufsichtsbehörde die Umsetzung der Vorgaben und steht im Austausch mit den nachgeordneten Behörden.

Im Rahmen der örtlichen Unfallkommissionen sowie der Verkehrsschauen werden Geschwindigkeitsfragen regelmäßig behandelt. Hier werden durch interdisziplinäre Zusammenarbeit (u. a. Polizei, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger) Maßnahmen zur Anpassung von zulässigen oder gefahrenen Geschwindigkeiten geprüft, etwa im Kontext von Unfallhäufungen.

Zur Flankierung der klassischen Geschwindigkeitsüberwachung werden in Schleswig-Holstein auch Dialog-Displays eingesetzt. Diese werden durch das MWVATT gemeinsam mit der LVW SH interessierten Kommunen kostenfrei bereitgestellt und sollen Verkehrsteilnehmende im innerörtlichen Straßenverkehr durch Lob und Tadel für ein regelkonformes Fahrverhalten sensibilisieren.

Sicheres Verhalten der Verkehrsteilnehmenden

Das Handlungsfeld Sicheres Verhalten der Verkehrsteilnehmenden umfasst Maßnahmen zur Verkehrserziehung. Darunter zählen Aufklärung, Bildung und Unterstützung eines sicheren und regelkonformen Verhaltens im Straßenverkehr. In Schleswig-Holstein sind eine Vielzahl von Institutionen und Organisationen in diesem Bereich aktiv.

Da der Schwerpunkt des Untersuchungsauftrags insbesondere auf der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit im Bereich der Verkehrserziehung liegt, wurden die entsprechenden Maßnahmen in diesem Handlungsfeld detaillierter untersucht. Dabei wurde auch analysiert, welche Zielgruppen durch die bestehenden Angebote erreicht werden und inwieweit diese an deren spezifische Bedarfe angepasst sind.

Das MWVATT engagiert sich aktiv für die Mobilitäts- und Verkehrserziehung. In Zusammenarbeit mit der Landespolizei zielen Präventionskampagnen zum Thema E-Scooter und Radverkehr unter dem Motto #BesserAnkommen auf eine regelkonforme und rücksichtsvolle Teilnahme am Straßenverkehr ab. Mit der Ausgabe von Fahrradhelmen im Dachmarkendesign wurde für das freiwillige Tragen von Helmen geworben.

Das Bildungsministerium integriert Verkehrssicherheitsinhalte in Fachanforderungen und bietet Lehrerfortbildungen zu Mobilität und Verkehrssicherheit an. Über das Institut für Qualitätsentwicklung an Schulen Schleswig-Holstein (IQSH) werden Lehrkräfte u.a. für die Erstellung von Schulwegplänen, die Radfahrausbildung an Grundschulen sowie die Mofa Ausbildung geschult.

Die Polizei führt eine Vielzahl an verhaltensbezogenen Präventionsaktionen durch – etwa Handpuppenbühne in Kitas, Schulaktionen zum Thema „Toter Winkel“. Die Landesverkehrswacht bietet ein breites Spektrum an Programmen an, darunter Schülerlotsen- und Pedelec-Trainings, Verkehrssicherheitstage, Schulprojekte für Kinder und Jugendliche, Veranstaltungen zur sozialen Mobilitätsbildung sowie zielgruppenspezifische Angebote für Senior*innen, Geflüchtete und Menschen mit Behinderung.



Auch Verbände wie der ADAC SH, der Fahrlehrerverband SH, die Unfallkasse Nord, der VCD Nord, der ADFC SH, der KFZ-Verband SH sowie Krankenkassen und Versicherungen (z. B. AOK SH, Provinzial Nord, Sparkassenverband SH) tragen mit eigenen Programmen zur Verkehrserziehung und -aufklärung bei. Beispiele sind Fahrradtrainings, Schulwegaktionen, Präventionskampagnen und Mitmachangebote wie der „AOK Walking Bus“ oder „Mit dem Rad zur Arbeit“.

Auch RAD.SH sensibilisiert die Menschen durch Information und Kommunikation wie beispielsweise mit der Kampagne ‚Abstandsfisch‘, die den Fokus auf den Mindestabstand beim Überholen von Radfahrenden lenkt.

6.3 Schlussfolgerungen

Schleswig-Holstein zählt im Ländervergleich zu den Flächenländern mit weniger Verkehrstoten (29 Verkehrstote je eine Million Einwohner 2024 (Statistisches Bundesamt, 2024)); dennoch verlangt der Anspruch der Vision Zero in Verbindung mit dem Safe-System-Ansatz eine fortgesetzte Intensivierung der Maßnahmen zur Verkehrssicherheitsarbeit. Die Analyse der Verkehrssicherheitsmaßnahmen nach Handlungsfeldern zeigt folgende Stärken und Schwächen der betrachteten Verkehrssicherheitsmaßnahmen.

Im Handlungsfeld Sicheres Verkehrsmanagement zeigen sich in Schleswig-Holstein mehrere strukturelle Stärken: Auf strategischer Ebene besteht die Möglichkeit, durch Programme wie die Radstrategie und durch verbindliche Erlassregelungen verkehrssicherheitsrelevante Vorgaben dauerhaft im Verwaltungshandeln zu verankern. Ein Beispiel davon ist der Erlass zur Schulwegsicherheit. Zuständigkeiten für die strategische Steuerung und rechtliche Rahmgebung sind klar geregelt, insbesondere im Zusammenspiel zwischen Fachministerien, Polizei und Fachaufsichtsbehörden. Ein weiterer zentraler Stärkebereich liegt in der institutionalisierten Zusammenarbeit zwischen Landes- und kommunaler Ebene. Formate wie Verkehrsschauen, Unfallkommissionen und Anhörungen sind fest im Verwaltungsalltag etabliert und ermöglichen ressortübergreifende Abstimmungen zu konkreten Maßnahmen. Ergänzend werden Kommunen durch qualifizierte Beratungsangebote, z. B. durch RAD.SH, gezielt bei der Planung sicherheitsrelevanter Infrastruktur unterstützt. Auch im Bereich der Datenbereitstellung bestehen funktionierende Grundlagen: Die Landespolizei veröffentlicht jährlich einen Verkehrssicherheitsbericht und stellt auf Anfrage aggregierte Daten bereit, die für Fachanalysen und Planungsprozesse genutzt werden können. Darüber hinaus tragen die neue Schulung für die Unfallkommissionen und Gremienformate, wie etwa der Beirat der Landesverkehrswacht oder der Runde Tisch Schulwegsicherheit, zu einem kontinuierlichen Erfahrungs- und Informationsaustausch bei.

Die Verkehrssicherheitsarbeit im Bereich Infrastruktur weist sowohl solide Grundlagen als auch erkennbare Optimierungspotenziale auf. Positiv hervorzuheben ist der bestehende Fokus auf die Qualitätssicherung von Infrastrukturmaßnahmen, ihre Überprüfung im Rahmen von Unfallkommissionsarbeit und Verkehrsschauen, auch gezielte Förderprogramme zur Verbesserung und Sanierung der Radinfrastruktur sowie Ansätze zur Beseitigung.



Im Handlungsfeld Sichere Fahrzeuge wird eine Vielzahl an Maßnahmen umgesetzt, die zur technischen Sicherheit und regelmäßigen Kontrolle des Fahrzeugbestands beitragen. Die gesetzlich vorgeschriebenen Hauptuntersuchungen (HU) durch die amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen sichern die regelmäßige Prüfung sicherheitsrelevanter Bauteile und sorgen für einen verbindlichen technischen Mindeststandard auf den Straßen. Ergänzend leisten weitere sicherheitsrelevante Prüfungen sowie Informationsangebote zu Fahrerassistenzsystemen einen wichtigen Beitrag zur Förderung neuer Technologien im Bestand. Auch niedrigschwellige Angebote wie die jährlich angebotenen Lichttests des Kfz-Verbands Schleswig-Holstein verbessern die Sichtbarkeit im Straßenverkehr und erhöhen damit die Sicherheit, insbesondere in der dunklen Jahreszeit. Die Landespolizei trägt durch gezielte Fahrzeugkontrollen – etwa im Hinblick auf Beleuchtungsmängel, technische Defekte oder Fahruntüchtigkeit – zur Erkennung akuter Risiken bei. Die Fachaufsicht über Fahrschulen liegt bei den Kreisen und kreisfreien Städten. Dies ermöglicht Qualitätskontrollen der fahrpraktischen Ausbildung und kann sicherstellen, dass sicherheitsrelevante Inhalte in der Ausbildung verankert sind, inkl. Themen wie das richtige Einstellen von Spiegeln oder die Nutzung von Sicherheitsassistenzsystemen. Im Kontext der Unfallkommissionsarbeit werden darüber hinaus Fahrzeuge im Rahmen von Unfallsimulationen und Sichtprüfungen in die Analyse einbezogen – ein weiteres Instrument zur Identifikation technischer Schwächen im System.

Im Handlungsfeld Geschwindigkeiten werden in Schleswig-Holstein verschiedene Maßnahmen umgesetzt, die auf eine Anpassung der Geschwindigkeit an die Schutzbedürftigkeit der Verkehrsteilnehmenden und die örtlichen Gegebenheiten abzielen. Eine zentrale Stärke liegt in der regelmäßigen Durchführung von mobilen und stationären Geschwindigkeitskontrollen durch die Landespolizei. Diese Kontrollen werden durch kommunikative Maßnahmen flankiert, um das Bewusstsein für regelkonformes Fahrverhalten zu stärken. Ein ergänzendes Instrument sind die landesweit eingesetzten Dialog-Displays, die durch das MWVATT und der LVW SH den Kommunen zur Verfügung gestellt werden. Sie leisten einen Beitrag zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden. Technologische Innovationen zur Geschwindigkeitskontrolle wie bspw. Abschnittskontrollen (Section Control) finden in ganz Deutschland keine Anwendung, auch besteht für deren Nutzung bisher keine rechtliche Grundlage. Im Rahmen von Verkehrsschauen und von Sitzungen der örtlichen Unfallkommissionen finden Auseinandersetzungen zu Fragen der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten statt. Die Zuständigkeit für die Anordnung und Beschilderung von Geschwindigkeitsbegrenzungen liegt bei den Straßenverkehrsbehörden, begleitet durch die Fachaufsicht des LBV.SH. Dadurch besteht eine institutionell verankerte Struktur zur Umsetzung von Anpassungsmaßnahmen.

Im Handlungsfeld Sicheres Verhalten zeigt sich eine besondere Breite und Vielfalt der präventiven Maßnahmen, insbesondere im Bereich der Verkehrserziehung. Die Angebote richten sich vor allem an Kinder, Jugendliche und Eltern und sind in den Anfangsjahren strukturell im Bildungssystem verankert. Auch neue Risiken im Straßenverkehr werden aufgegriffen. So gibt es bereits Maßnahmen zu Themen wie E-Scooter, die zunehmende Nutzung von Pedelecs sowie die Auswirkungen der Cannabis-Legalisierung. Ausgewählte



Projekte adressieren gezielt Senior*innen (z. B. Pedelec-Trainings) oder Migrant*innen („Alltagsmobilität von Flüchtlingen“). Die Nutzung technischer Innovationen zum Ziel der Überwachung wie bspw. Scan-Fahrzeuge zur digitalen Erfassung von Falschparken oder Monocams zur automatisierten Erkennung von Handynutzung am Steuer werden bisher nicht genutzt oder getestet.

Trotz bestehender Koordinationsstrukturen fehlt im Handlungsfeld Verkehrssicherheitsmanagement eine zentrale, übergeordnete Stelle, die alle Akteur*innen systematisch einbindet und strategisch zusammenführt. Zwischenziele auf dem Weg zur Vision Zero sind nicht definiert, ein landesweiter Aktionsplan fehlt. Die Fortschrittsmessung erfolgt weitgehend über aggregierte Unfallzahlen im Verkehrssicherheitsbericht der Landespolizei, ohne tiefere präventive datenbasierte Analysen zur Ableitung von Handlungsschwerpunkten oder Priorisierungen über Unfallschwerpunkte hinaus. Systematische Evaluationen zur Wirksamkeit von Maßnahmen fehlen bislang. Zugriff auf Verkehrssicherheitsdaten haben die Stakeholder derzeit nur indirekt nach Aufarbeitung durch die Landespolizei, was eine koordinierte und evidenzbasierte Steuerung teilweise erschwert.

Im Bereich Infrastruktur mangelt es an einer sichtbaren strategischen, landesweit abgestimmten Priorisierung sicherheitsrelevanter Umbauten. Die Landesstraßen- und Landesstraßenerhaltungsstrategie werden z.B. nicht immer als Verkehrssicherheitsprogramme wahrgenommen. Zudem bestehen Defizite bei der Standardisierung von Verfahren, etwa bei Verkehrsschauen und der Unfallkommissionsarbeit (siehe Kap. 7). Diese Ansätze bewerten das Risiko von Straßenabschnitten auf Basis objektiver Infrastrukturmerkmale, unabhängig von der Unfallhistorie. Auf dieser Grundlage lassen sich gezielt Maßnahmen identifizieren, priorisieren und hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Verkehrssicherheit abschätzen. Eine systematische, flächendeckende Überprüfung von Infrastrukturqualität und -gestaltung – insbesondere im Hinblick auf sich wandelnde Nutzungsanforderungen oder veränderten Rahmenbedingungen (z.B. Novellierung der StVO) – erfolgt bislang nur punktuell über die gesetzlichen Mindestvorgaben hinaus.

Im Bereich der Fahrzeuge wurden im Rahmen dieser Evaluierung keine strategischen Maßnahmen zur Förderung neuer sicherheitsrelevanter Technologien auf Landesebene genannt, die bspw. Impulse für neue sicherheitsrelevante Technologien geben. Die technischen Überwachungsmaßnahmen beschränken sich weitgehend auf gesetzlich vorgeschriebene Prüfungen wie die Hauptuntersuchung. Die Kontrollen von LKW, Bussen und Elektrokleinstfahrzeugen (z. B. E-Scooter) sind bisher nicht flächendeckend strategisch integriert.

Im Handlungsfeld Geschwindigkeiten fehlt es an einer übergeordneten Strategie zur systematischen Geschwindigkeitsüberwachung. Polizeiliche Kontrollen erfolgen punktuell, ebenso der Einsatz von Dialogdisplays, die sensibilisierend, nicht durchsetzend wirken. Darüber hinaus werden bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion, wie Verkehrsberuhigungselemente oder Infrastrukturmaßnahmen zur Anpassung des



Straßenraums an die gewünschte Geschwindigkeit, mit Erwägungen der Wirtschaftlichkeit eher verhalten angewandt (siehe Kap. 7).

Obwohl im Bereich der Verkehrserziehung viele Maßnahmen bestehen, zeigen sich Lücken bei der Ansprache bestimmter Zielgruppen. Der Fokus liegt stark auf Kindern und Jugendlichen, während Erwachsene, Berufspendler*innen, Menschen mit Beeinträchtigungen oder Menschen mit Migrationshintergrund seltener adressiert werden. Zudem fehlen digitale und moderne Kommunikationsformate, um diese Gruppen effektiv zu erreichen. Die Maßnahmen sind teilweise wenig aufeinander abgestimmt, was zu Redundanzen und Lücken in der Angebotslandschaft führen kann.

In Tabelle 3 sind die Handlungsfelder sowie die auf Basis der vorliegenden Daten und Unterlagen ermittelten Stärken, und Schwächen dargestellt.

Tabelle 3: Stärken und Schwächen der Handlungsfelder

Handlungsfeld	Stärken	Schwächen
Verkehrssicherheitsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> - Koordination durch MWVATT und LBV.SH - Bericht der Landesregierung zur Lage der Verkehrssicherheit in Schleswig-Holstein 2023 - Möglichkeit zur verbindlichen Erlassregelung - Radstrategie als übergeordneter Aktionsplan im Themenfeld Radverkehr - Fachaufsichten durch Behörden sind klar geregelt - Unterstützung und Beratung für Kommunen (z. B. durch RAD.SH) - Neuauflage von Schulungen für Unfallkommissionen - Jährlicher Verkehrssicherheitsbericht der Landespolizei - Gremienarbeit durch die Initiative von Verbänden 	<ul style="list-style-type: none"> - Fortschrittsmessung erfolgt nur über Unfallzahlen im Verkehrssicherheitsbericht der Landespolizei - Fehlende Zwischenziele auf dem Weg zur Vision Zero mit entsprechendem Aktionsplan (mit Ausnahme Radstrategie) - Keine zentrale Koordinierungsstelle für alle Akteur*innen - Keine detailliertere Datenauswertung mit Ableitung von Handlungsschwerpunkten und als Priorisierungsgrundlage über den jährlichen Verkehrssicherheitsbericht der Landespolizei hinaus - Defizite in der Bereitstellung digitaler Daten für die Unfallkommission - Keine Analysen der Wirksamkeit von Maßnahmen (Evaluation)
Sichere Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> - Fokus auf Qualitätssicherung von Infrastruktur - Unfallkommissionsarbeit findet statt - Verkehrsschauen finden statt - Förderung der Radinfrastruktur für Kommunen, Lückenschluss und Sanierung - Sanierungsansätze zu Wurzelaufbrüchen 	<ul style="list-style-type: none"> - Keine strategische Priorisierung von sicherheitsrelevanten Umbaumaßnahmen auf Landesebene - Fehlende Standards bei Verkehrsschauen und Unfallkommissionsarbeit - Neben den bestehenden Streckenkontrollen bestehen ungenutzte Potenziale für flächendeckende, systematische Überprüfung von Qualität und Gestaltung des Straßenraums im Kontext veränderter Rahmenbedingungen (z. B. Novellierung der StVO)





Sichere Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> - Licht-Test-Aktion (Wartung der Fahrzeugbeleuchtung) - Information über moderne Fahrzeugsicherheitssysteme durch Verbände - Fachaufsichten ermöglichen Qualitätskontrollen 	<ul style="list-style-type: none"> - Beschränkte Kontrollen von LKW und Bussen und neuen Elektrokleinstfahrzeugen
Sichere Geschwindigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei, Kreise, kreisfreie Städte - Einsatz von Dialogdisplays zur Sensibilisierung - Prüfung von Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Unfallkommissionen und Verkehrsschauen 	<ul style="list-style-type: none"> - Keine übergeordnete Strategie zur systematischen präventiven Geschwindigkeitsüberwachung und Überprüfung erkennbar - Keine bevorzugte Nutzung baulicher Möglichkeiten zum Ziel der Geschwindigkeitsreduktion - Keine Nutzung technischer Innovationen zu Zwecken der Geschwindigkeitsüberwachung
Sicheres Verhalten	<ul style="list-style-type: none"> - Vielzahl zielgruppenspezifischer Programme, insbesondere für Kinder & Jugendliche - Strukturelle Verankerung im Bildungssystem - Einbindung vieler gesellschaftlicher Akteur*innen - Trends werden aufgegriffen - Breites Netzwerk von Verkehrssicherheitsakteur*innen (die auch ohne Vermittlung durch MWVATT zusammenarbeiten) 	<ul style="list-style-type: none"> - Ungleichgewicht zwischen Zielgruppen von Kampagnenarbeit: starker Fokus auf Kinder, wenige Angebote für Erwachsene und Berufspendler - Vergleichsweise wenige digitale Maßnahmen

Die Analyse der bestehenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Schleswig-Holstein zeigt, dass in allen zentralen Handlungsfeldern des Safe-System-Ansatzes – vom sicheren Verkehrsmanagement bis hin zum sicheren Verhalten – grundlegende Strukturen sowie eine Vielzahl an Maßnahmen vorhanden sind. Diese bilden eine solide Ausgangsbasis für die Verkehrssicherheitsarbeit. Gleichzeitig besteht in allen Bereichen erkennbares Entwicklungspotenzial. Insbesondere eine strategische Verzahnung der Aktivitäten, ihre konsequente Ausrichtung an der Vision Zero sowie eine systematische Wirkungsmessung und datenbasierte Ableitung von Maßnahmen können helfen, das volle Potenzial der vorhandenen Ansätze auszuschöpfen.





7. UNFALLKOMMISSION

Für diese Analyse wurden die rechtlichen und technischen Arbeitsgrundlagen von Unfallkommissionen und die sich daraus ableitenden idealtypischen Arbeitsweise betrachtet, mit der gegenwärtigen Praxis in Schleswig-Holstein abgeglichen (leitfadengestützte Interviews) und daraus Schlussfolgerungen für die Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein abgeleitet.

7.1 Grundlagen und rechtlicher Rahmen

Unfallkommissionen haben bundesweit die Aufgabe, Unfallhäufungen systematisch zu identifizieren, zu bewerten und geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu entwickeln. Laut Unfallforschung der Versicherer (UDV) umfasst ihr Auftrag insbesondere auch die Umsetzung und Wirkungskontrolle dieser Maßnahmen.

Das zentrale Ziel der Unfallkommissionsarbeit besteht somit in der datenbasierten Analyse von Unfallgeschehen und der Ableitung wirksamer polizeilicher Verkehrsüberwachung sowie baulicher oder verkehrsregelnder Maßnahmen zur Prävention.

In Schleswig-Holstein sind örtliche Unfallkommissionen (UK) in allen Landkreisen und kreisfreien Städten sowie eine Landesunfallkommission (LUK) auf übergeordneter Ebene eingerichtet. Diese Kommissionen sind das zentrale Instrument zur Analyse und Prävention von Unfallhäufungen im Straßenverkehr.

- **Die örtlichen Unfallkommissionen (UK)** sind für die Unfallauswertung und die Maßnahmen vor Ort zuständig. Sie bestehen jeweils aus einem Vertreter oder einer Vertreterin der Straßenverkehrsbehörde (federführend), der Straßenbaubehörde und der Polizei (liefert Verkehrsunfalldaten und Informationen aus der Unfallaufnahme). Bei Bedarf können zudem Fachbehörden, Sachverständige und kommunale Vertreter(innen) hinzugezogen werden.
- **Die Landesunfallkommission** ist – soweit erforderlich – Beratungsstelle für die UK und übernimmt bei komplexeren oder konfliktbehafteten Fällen eine vermittelnde und beratende Funktion gegenüber den örtlichen Unfallkommissionen. Sie wird eingebunden, wenn auf örtlicher Ebene keine Einigung erzielt werden kann oder einheitliche Maßgaben auf Landesebene erforderlich sind. Die LUK hat eine moderierende und fachlich unterstützende Rolle.

Die technischen und rechtlichen Grundlagen der Arbeit der Unfallkommissionen sind in Anlage 9 beschrieben.

7.2 Arbeitsweise der Unfallkommissionen

Die nachfolgend dargestellten Arbeitspraktiken wurden mittels fünf Interviews mit örtlichen Unfallkommissionen, der Landesunfallkommission, der Landespolizei sowie einem Experten



für die Schulung von Unfallkommissionsmitgliedern erfasst. Für diese Untersuchung wurden exemplarisch Interviews mit zwei der insgesamt 15 Straßenverkehrsbehörden in ihrer Funktion als örtliche Unfallkommissionen (Ostholstein, Kiel) durchgeführt, um einen Einblick in die praktische Umsetzung sowie ein vertieftes Verständnis zu bestehenden Herausforderungen und Potenzialen zu gewinnen. Am Interview mit der örtlichen Unfallkommission Kiel nahm neben der Straßenverkehrsbehörde auch eine Vertreterin des Tiefbauamts Kiel teil, wodurch zusätzliche Perspektiven zur infrastrukturellen Umsetzung und Bewertung eingebracht wurden.

Unfallkommissionssitzungen:

Die Unfallkommissionen in Schleswig-Holstein tagen traditionell einmal jährlich. Daran nehmen die ordentlichen Mitglieder (Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger und Polizei) stets teil. Es wird bei Bedarf auch von den erweiterten Teilnahmemöglichkeiten Gebrauch gemacht und z. B. Straßenmeistereien, Gemeindevertreter*innen, die Autobahn-GmbH oder Lichtsignalanlagenexperten dazu geladen. In den Interviews wurde deutlich, dass es in den Sitzungen der Unfallkommissionen stets eine große Zahl an Unfallschwerpunkten zu besprechen gibt. Die Tagesordnung wurde als „überfrachtet“ bezeichnet und die Ergebniserwartung als entsprechend gering. Die Befragten wünschen sich übereinstimmend, UFH-Analysen und UK-Sitzungen zukünftig zeitnäher durchzuführen und die Sitzungsfrequenz auf mehrere Termine im Jahr zu erhöhen.

Analyse der Unfallhäufungen:

Die polizeilichen Unfalldaten bilden die Grundlage für die Sitzungen der Unfallkommissionen. Die Landespolizei stellt neben dem jährlich erscheinenden Landesunfallbericht auch Daten zu Unfallhäufungen im jeweiligen Gebiet zur Verfügung. Die Datengrundlage umfasst unter anderem Informationen zum Unfallort und -zeitpunkt, zu Licht- und Wetterverhältnissen sowie zu den Unfallfolgen (z. B. beteiligte Verkehrsmittel, Verletzungsgrad). Darüber hinaus liegen Angaben zu möglichen Unfallursachen vor, wie sie von der Polizei am Unfallort aufgenommen wurden (z. B. Vorfahrtsmissachtung, nicht angepasste Geschwindigkeit, Alkoholeinfluss etc.). Die Landespolizei verweist auf den Datenschutz, weshalb nicht alle ihr vorliegenden Daten auch anderen Akteuren zugänglich gemacht werden könnten. Nach Angaben der befragten Personen variiert die Detailtiefe der zur Verfügung gestellten Daten. Ob beispielsweise Ablenkung als ursächlicher Faktor eines Unfalls eine Rolle spielte, ist den Unfallkommissionsmitgliedern in der Regel nicht bekannt. Im Kreis Ostholstein wurde eingeführt, dass Unfallschwerpunkte ergänzend zur Unfallkommissionssitzung aufgesucht und begutachtet werden. In der Sitzung der Unfallkommission werden auch Geodaten zur Vermessung des Unfallschwerpunkts sowie Tools wie Google Street View und Apple Karten proaktiv genutzt. So nehmen UK-Mitglieder die Perspektive der Verkehrsteilnehmenden ein und überprüfen beispielsweise, inwiefern Sichtachsen gegeben sind. Das sei möglich dank der personellen Ressourcen in Höhe von drei Vollzeitkräften, die jeweils für die Bereiche Nord, Mitte und Süd regionale Zuständigkeiten haben.

Die Analyse von Unfällen und deren Ursachen sowie die Identifikation von Defiziten im Straßenraum, und die anschließende Ableitung geeigneter Maßnahmen, erfolgen in den



Unfallkommissionen Schleswig-Holsteins nicht nach einem einheitlich standardisierten Verfahren. Dies wurde im Rahmen der neu konzipierten Schulung für Mitglieder von Unfallkommissionen deutlich, bei der Unterschiede im Kenntnisstand hinsichtlich der Analysemethoden sichtbar wurden.

Ableitung von Maßnahmen:

Auf Grundlage der jeweiligen Analysen leiten die Unfallkommissionen sowohl Sofortmaßnahmen als auch längerfristige Maßnahmen ab. In den Sitzungen diskutieren die Mitglieder die verkehrliche Situation und entwickeln daraus Handlungsoptionen und Prüfaufträge (z. B., ob ein Rotlichtblitzer installiert werden könne) oder entscheiden, dass eine Situation vorerst „weiterhin zu beobachten“ ist. Mehrere der Befragten nannten in den Interviews auch Beispiele für Unfälle, die auf offensichtliches menschliches Fehlverhalten zurückführbar sind (z. B. überhöhte Geschwindigkeiten bei Motorradfahren) und „die es immer geben werde“.

Straßenverkehrsbehörden haben die Möglichkeit, bestimmte Maßnahmen – etwa verkehrsrechtliche Anordnungen wie die Beschilderung – eigenständig umzusetzen. Auch bauliche Maßnahmen können empfohlen werden; die befragten Unfallkommissionen weisen jedoch darauf hin, dass diese höheren finanzielle Aufwände für den Baulastträger bedeuten und häufig mit längeren Umsetzungszeiträumen verbunden sind.

Mehrere Interviewaussagen deuten darauf hin, dass zunächst bevorzugt Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen ergriffen werden, da diese geringere Eingriffe in die bestehende Infrastruktur darstellen. Allgemein gesprochen: Sollte sich im Folgejahr keine signifikante Verbesserung der Verkehrssituation zeigen, werden erst anschließend bauliche Veränderungen in Erwägung gezogen. Maßnahmen mit finanziellen oder baurechtlichen Auswirkungen werden nach Einschätzung einiger Interviewpartner*innen zurückhaltend behandelt. Gründe hierfür seien unter anderem erhöhter Abstimmungsaufwand (Baulastträger, Verkehrsbehörde, Polizei) und begrenzte personelle und finanzielle Ressourcen sowie eine teils restriktive Auslegung rechtlicher Rahmenbedingungen (etwa im Sinne von: „Dürfen wir das?“). Es wurde angemerkt, dass diese zurückhaltende Herangehensweise mitunter nicht ausreicht, um komplexe Unfallursachen wirksam zu adressieren – insbesondere bei Fragestellungen bei eingeschränkten Sichtbeziehungen oder in Fällen von Nutzungskonflikten.

In den Interviews wurde darauf hingewiesen, dass in den Kommunen Unsicherheit darüber besteht, inwiefern sie in bestehende Verkehrssysteme eingreifen sollten und dafür Rückendeckung von höherer Ebene bekämen. Viele Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind unpopulär, z. B. die Reduzierung von Kfz-Stellplätzen zur Verbesserung von Sichtbeziehungen an Kreuzungen, und stoßen vor Ort auf Widerstände. Um solche sicherheitsrelevanten Maßnahmen dennoch umsetzen zu können, wünschen sich die kommunalen Akteure Rückendeckung in Form eines klaren und strategisch verankerten Auftrags durch das Land.



Controlling:

Die durchgeführten Analysen und beschlossenen Maßnahmen werden protokolliert und sowohl den Teilnehmenden als auch der Landesunfallkommission übermittelt. Die Protokolle sind nicht öffentlich einsehbar. Die Straßenverkehrsbehörden verfolgen die Umsetzung der Maßnahmen – insbesondere jener, die sie selbst anordnen können. Maßnahmen, die mit Kosten verbunden sind und in die Zuständigkeit des Baulastträgers fallen, werden entsprechend weitergeleitet.

Die befragten Straßenverkehrsbehörden geben an, die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen im Folgejahr anhand der polizeilich erfassten Unfallzahlen beurteilen zu können. Eine systematische, flächendeckende Evaluation der getroffenen Maßnahmen finde darüber hinaus jedoch nicht statt. Die Landesunfallkommission erhält zum jetzigen Zeitpunkt die Protokolle der Unfallkommissionssitzungen, jedoch keine Berichte über den Umsetzungsstand. Derzeit konzentriert sich das Controlling der LUK auf die Frage, ob eine örtliche UK ihre Protokolle und Beschlüsse fristgerecht einreicht. Eine vertiefte Prüfung der Inhalte und die Nachverfolgung der Umsetzung sowie Überprüfung der Wirksamkeit erfolgt bislang nicht standardisiert.

Technische Hilfsmittel:

Technische Hilfsmittel können sowohl die Analyse von Unfalldaten als auch die Ableitung von Maßnahmen und die Prozessorganisation innerhalb der Unfallkommissionen unterstützen. In vielen Bundesländern nutzt die Polizei dafür die Elektronische Unfalltypen Steckkarte (EUSka). Die Landespolizei Schleswig-Holstein verwendet ihr eigenes polizeiliches WebGIS-System zur georeferenzierten Kartendarstellung sowie IBM Cognos zur statistischen Datenaufbereitung.

Die Landespolizei Schleswig-Holstein nutzt zur georeferenzierten Erfassung der Unfalldaten ein landeseigenes Geoinformationssystem und zur Datenanalyse das Business-Intelligence-Tool IBM Cognos, eine generische Analysesoftware mit vielfältigen Funktionen. Im Gegensatz zu EUSka ist IBM Cognos kein Verkehrsunfall-Spezialprodukt, was erfordert, dass die Polizeibehörde die Datenmodelle, Kartendarstellung, Logik der „Unfalltypen“ etc. selbst aufbaut und pflegt. Um den örtlichen Unfallkommissionen oder Kommunen die Unfalldaten zur Verfügung zu stellen, bereitet ein Mitarbeitender die entsprechenden Daten jeweils auf, generiert Tabellen im xls- oder CVS-Format sowie Visualisierungen als pdf-Dateien. Für Autobahnen übernimmt die Landespolizei diese Aufgabe, für den außerhalb der Bundesautobahnen übernehmen dies die sieben Polizeidirektionen.

Eine landesweite digitale Plattform für Verkehrssicherheitsdaten, über die alle relevante Akteure direkt auf Unfalldaten zugreifen können, existiert also bislang nicht. Der Wunsch nach einer solchen Lösung wurde jedoch von mehreren Interviewpartner*innen geäußert, ebenso Bedarfe an digitalen Arbeitsmitteln wie standardisierten Dokumentvorlagen zur Maßnahmenverfolgung, zum Controlling sowie zur Wirkungskontrolle. Mit MaKaU (Maßnahmenkatalog gegen Unfallhäufungen) hat die BAST ein digitales Prozessmanagement-Tool entwickelt, das im geschützten Bereich der Plattform das operative Vorgehen von



Unfallkommissionen abbildet. Tools dieser Art haben das Potenzial die Verkehrssicherheitsarbeit zukünftig zu erleichtern und verbessern.

Verkehrsschauen:

Nach der VwV-StVO zu § 45 haben die Straßenverkehrsbehörden alle zwei Jahre umfassende Verkehrsschau durchzuführen, in bestimmten Fällen jährlich. Dabei sollen sie überprüfen, dass die Verkehrszeichen und die Verkehrseinrichtungen, auch bei Dunkelheit, gut sichtbar sind und sich in gutem Zustand befinden, dass die Sicht an Kreuzungen, Bahnübergängen und Kurven ausreicht und ob sie sich noch verbessern lässt. Gefährliche Stellen sind darauf zu prüfen, ob sie sich durch Verkehrseinrichtungen wie Leitpfosten, Leittafeln oder durch Schutzplanken oder durch bauliche Maßnahmen ausreichend sichern lassen (VwV-StVO zu § 45).

Die Verkehrsschau ist ein zentrales Instrument der vorbeugenden Verkehrssicherheitsarbeit. Sie wirkt dem Unfallrisiko präventiv entgegen und kann somit Unfälle und Unfallhäufungsstellen verhindern. Der Landeserlass sieht eine Verknüpfung zwischen Verkehrsschauen und Unfallkommissionsarbeit vor: Alle zwei Jahre sind auf Grundlage der ordentlichen Auswertung der Unfalldaten durch die Unfallkommissionen Verkehrsschauen durchzuführen (Richtlinie zur örtlichen Untersuchung von Unfällen im Straßenverkehr SH, Ziff. 5.4.2). Die Interviewpartner bewerten Verkehrsschauen als ein zentrales Instrument ihrer Arbeit, und sehen sehr viel Potenzial, um die Verkehrssicherheit präventiv zu verbessern. Im Kreis Ostholstein werden Verkehrsschauen bereits umfassender und häufiger durchgeführt, auch als themenspezifische Verkehrsschauen, etwa zur Radverkehrssicherheit, zum Bahnverkehr oder bei Dunkelheit. Dabei werden auch relevante weitere Akteure eingebunden, z. B. der ADFC zu Radverkehrsschauen. In der Stadt Kiel hingegen stellt diese proaktive und präventive Überprüfungs- und Verbesserungsprozess bislang keine etablierte Praxis dar. Dort wird bisher zumeist erst als Reaktion auf Beschwerden oder von der Polizei gemeldete Unfallhäufungen gehandelt.

Wissen und Schulungen:

In den Interviews wurde übereinstimmend festgestellt, dass das Wissen der Mitarbeitenden über Aufgaben, Methoden und rechtliche Rahmenbedingungen der Unfallkommissionsarbeit stark variiert. Einheitliche Qualifikationsanforderungen für die Mitarbeit in Unfallkommissionen gibt es nicht. Unfallkommissionsarbeit ist bislang kein systematischer Bestandteil der Ausbildung in den betroffenen Behörden. Entsprechend wurde der Bedarf an grundlegenden Schulungen – insbesondere zu Arbeitsweisen, Defizitanalyse, Maßnahmendefinition und Methodik – mehrfach betont.

In der Vergangenheit fanden in Schleswig-Holstein Schulungen für Mitglieder der Unfallkommissionen statt. Eine verpflichtende, systematische, flächendeckende oder regelmäßig wiederholte Fortbildung aller Beteiligten besteht jedoch nicht. Eine systematische Erfassung der Teilnehmenden erfolgte nicht, sodass keine zentrale Datenbank zur Erfassung von Schulungsteilnahmen existiert, wie sie beispielsweise in Nordrhein-



Westfalen vorhanden ist. Somit besteht auf Landesebene kein belastbarer Überblick über den aktuellen Schulungsstand oder -bedarf.

Nachdem 2024 keine Fortbildungen für Unfallkommissionsmitglieder angeboten wurden, wurde - auch auf Initiative von RAD.SH - im Auftrag des LBV.SH und der Landespolizei Schleswig-Holstein Anfang 2025 eine zweitägige Pilotschulung für Mitglieder der Unfallkommissionen durchgeführt. Die Konzeption orientierte sich an den Schulungsinhalten des Landes Nordrhein-Westfalen. Die Schulung hatte das Ziel, einen strukturierten Analyseprozess zu vermitteln: von der Identifikation eines Unfallhäufungspunkts über die Defizitanalyse im Straßenraum bis zur Ableitung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen. Die Schulung zielte auf den Aufbau von Kompetenzen in der Defizitanalyse, Maßnahmenplanung und -bewertung sowie der Nutzung einschlägiger Regelwerke ab. Zudem wurden Hilfsmittel wie technische Regelwerke und digitale Werkzeuge vorgestellt. Für vergleichbare Schulungen in NRW wenden die Teilnehmenden die doppelte Zeit auf.

Es bestand hohes Interesse an der Schulung, nicht alle Interessierten konnten teilnehmen. Die Schulung zeigte, dass die Teilnehmenden sehr unterschiedliche Vorkenntnisse aufwiesen und ein landesweit einheitliches Kompetenzniveau bisher nicht gegeben ist.

Landesunfallkommission:

Die Landesunfallkommission (LUK) sieht sich als beratendes Organ. Ihre Aufgaben bestehen vorrangig in der fachlichen Beratung; sie kann Empfehlungen aussprechen, ist jedoch nicht befugt, verbindliche Forderungen zu stellen. Die Protokolle aller örtlichen Unfallkommissionssitzungen sind an die LUK zu senden. Laut Landeserlass habe sie zudem auf die "Sicherung landeseinheitlicher Maßstäbe bei der Beseitigung von UHS und UHL" zu achten. Aus den Interviews ließ sich nicht erkennen, wie die LUK den Auftrag zur Sicherung landeseinheitlicher Maßstäbe bei der Beseitigung von UHS und UHL in der Praxis umsetzt, welche Verfahren, Kriterien oder Steuerungsinstrumente sie hierfür nutzt. Anders als vergleichbare Landesgremien in anderen Bundesländern – etwa in Nordrhein-Westfalen – ist die LUK in Schleswig-Holstein nicht mit einer strategischen Steuerungsfunktion ausgestattet, die eine landesweite Umsetzung politischer oder fachlicher Prioritäten ermöglichen würde.

Mehrere Interviewpartner*innen benennen eine Diskrepanz zwischen der derzeitigen formalen Beratungsfunktion der LUK und einer potenziellen strategischen Rolle: Während bspw. in Nordrhein-Westfalen landesweite Handlungsempfehlungen und Prioritäten von der Landesebene aus gesteuert werden, konzentrierte sich die LUK in Schleswig-Holstein überwiegend auf Einzelfallprüfungen ohne übergeordnete Koordinierungsfunktion.

Von den örtlichen Unfallkommissionen wird die Landesunfallkommission (LUK) überwiegend als verfahrensmäßig zuständiger Ansprechpartner wahrgenommen, dem pflichtgemäß die Protokolle der UK-Sitzungen zu übersenden sind und der bei örtlichen Unstimmigkeiten angerufen werden kann. Die Befragten berichten, dass eine gezielte Unterstützung – etwa bei der Priorisierung von Maßnahmen oder der Auslegung landesrechtlicher Vorgaben – nur begrenzt zur Verfügung steht. Als Ursachen werden fehlende personelle Kapazitäten genannt



sowie kein klarer politischer Auftrag bspw. durch das MWVATT, in dem die Funktion der LUK klar benannt wird, seine Ziele, seine Aufgaben und welche Handhabe sie dafür hat.

7.3 Schlussfolgerungen

Die zusammengeführten Befunde aus Interviews und Dokumenten zeigt, dass die Arbeit der Unfallkommissionen in Schleswig-Holstein auf einer soliden rechtlichen und organisatorischen Grundlage beruht und in allen Kreisen und kreisfreien Städten institutionell verankert ist. Unfallkommissionssitzungen finden regelmäßig statt, und das Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist bei den beteiligten Akteuren fest verankert. Gleichzeitig verdeutlichen die erhobenen Daten und Interviews, dass in mehreren zentralen Bereichen – etwa bei der Datenverfügbarkeit und -analyse, der Ableitung und Umsetzung wirksamer Maßnahmen, der Wirkungskontrolle, der Nutzung technischer Hilfsmittel, der Qualifizierung der Mitglieder sowie der strategischen Steuerung auf Landesebene – noch erhebliche Potenziale bestehen, die Wirksamkeit der Arbeit weiter zu steigern. Im Folgenden werden diese Handlungsfelder zusammengefasst und konkrete Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Unfallkommissionsarbeit vorgestellt.

Anwendung des Stands der Technik:

Die Untersuchung zeigt Diskrepanzen zwischen dem in Rechtsgrundlagen und Fachregelwerken (StVO, VwV-StVO, Landeserlass, FGSV-/UDV-Empfehlungen) vorgesehenen Soll-Zustand und der gelebten Praxis. Insbesondere das FGSV-Merkblatt M Uko, das bundesweit als Stand der Technik gilt, ist in Schleswig-Holstein bislang nicht verbindlich verankert. Damit fehlen einheitliche, systematische Verfahren zur Unfallanalyse, zur Maßnahmenbewertung und zur Wirkungskontrolle.

Diese Heterogenität erschwert sowohl die Vergleichbarkeit der Arbeitsergebnisse zwischen den Unfallkommissionen als auch eine qualitätsgesicherte strategische Steuerung auf Landesebene.

Um diese Lücke zu schließen, sollte der künftige Landeserlass das Merkblatt M Uko ausdrücklich als fachliche Grundlage benennen und so landesweit einheitliche Standards sichern. Ergänzend ist es erforderlich, standardisierte Arbeitsprozesse und digitale Instrumente zur Datenaufbereitung, Maßnahmenplanung und Wirksamkeitsprüfung einzuführen. Ein landesweiter Daten- und Wissenspool könnte allen Unfallkommissionen den Zugriff auf Unfalldaten, Analyseergebnisse und Best-Practice-Beispiele erleichtern und die Arbeitsqualität nachhaltig steigern. Regelmäßige Schulungen aller Mitglieder zu Methodik, rechtlichen Grundlagen und Stand der Technik würden das Kompetenzniveau vereinheitlichen und damit die Grundlage für eine systematische und vergleichbare Arbeitsweise schaffen.

Unfallkommissionssitzungen:

Im Einklang mit den rechtlichen Vorgaben tagen die Unfallkommissionen derzeit einmal jährlich in der vorgeschriebenen Besetzung. Die rechtlichen Vorgaben erlauben zwar auch häufigere Sitzungen sowie eine erweiterte Zusammensetzung, dies liegt jedoch im Ermessen



der jeweiligen Kommission. In der Praxis beschränken sich die Sitzungen nach etablierter Vorgehensweise auf einen Termin pro Jahr, bei dem eine Vielzahl von Unfallschwerpunkten behandelt wird. Dies erschwert ein zeitnahes Handeln nach Feststellung von Unfallhäufungen und führt zu überfrachteten Tagesordnungen, was die Ergebniseffizienz mindert. Die Befragten sprachen sich daher deutlich für häufigere und zeitnähere Sitzungen aus, bspw. zwei ordentliche Termine pro Jahr, die bei neu auftretenden Unfallhäufungen durch flexible Zusatztermine ergänzt werden. Die geltende Landesrichtlinie enthält bislang keine konkreten Vorgaben zur Häufigkeit außerordentlicher Auswertungen über die jährliche Sitzung hinaus. Auch wenn rechtlich bereits Spielraum für häufigere Sitzungen besteht, bedarf es für eine Änderung der etablierten Praxis häufig eines Impulses, wie ihn etwa eine Anpassung des Landeserlasses geben könnte.

Die Einbindung externer Fachkompetenz – beispielsweise aus der Verkehrspsychologie, von Lichtsignalanlagenexperten oder Schulwegsicherheitsbeauftragten – kann bei komplexen Fällen zudem eine wertvolle Unterstützung leisten.

Analyse der Unfallhäufungen:

Es wurde deutlich, dass die polizeilichen Unfalldaten die zentrale Informationsquelle für die Arbeit der Unfallkommissionen bilden. Straßenverkehrsbehörden vermissen eigenen direkten Zugriff auf die von der Landespolizei gesammelten und verwalteten Daten. Derzeit stellt die Landespolizei ihnen ausgewählte Daten zu bestimmten Zeitpunkten lediglich bereit. Kommissionsmitgliedern fehlen teilweise wesentliche Erkenntnisse insbesondere zu Unfallursachen – beispielsweise Ablenkung – fehlen. Ein verbesserter Datenzugriff ohne Zeitverzögerung und bedarfsgerechte Standards für die Aufbereitung der Daten – etwa zu Variablen, Formaten und Visualisierungen – könnten die Arbeit der Unfallkommissionen verbessern. Digitale Werkzeuge zur Prozesssteuerung, Dokumentation und Wirkungskontrolle (z. B. MaKaU) könnte die Arbeit der Unfallkommissionen professionalisieren, die Vergleichbarkeit der Verfahren erhöhen und die Wirksamkeit umgesetzter Maßnahmen deutlich verbessern. Digitale Tools zu Unfalltypenkarten, Heatmaps oder Geo-Analysen sollten in Schulungskonzepte integriert werden, um das methodische Wissen der Mitglieder zu harmonisieren. Bei besonders komplexen Sachverhalten kann zudem die Einbindung externer Fachkompetenz – etwa aus der Verkehrspsychologie – eine wertvolle Unterstützung darstellen.

Ableitung geeigneter Maßnahmen:

Die Ableitung geeigneter Maßnahmen durch die Unfallkommissionen erfolgt in der Praxis häufig nach einem Minimalinterventionsprinzip. Zunächst werden meist Markierungs- oder Beschilderungsmaßnahmen ergriffen, während aufwendigere bauliche Eingriffe aufgrund höherer Kosten, längerer Planungsprozesse und politischer Widerstände oft zurückgestellt werden. Diese Herangehensweise ist an Orten mit bereits identifizierten Unfallhäufungsstellen problematisch, da sie die Beseitigung von Defiziten verzögert und die Verkehrssicherheit beeinträchtigen kann. Künftig sollte die Auswahl der Maßnahmen konsequent an ihrer Wirksamkeit ausgerichtet werden (wie es auch von der Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Merkblatt „Maßnahmen gegen Unfallhäufungen“ empfohlen wird)



und nicht vorgegriffen an Kosten, Praktikabilität oder Akzeptanz. Die Festlegung von kurzfristigen Sofortmaßnahmen sowie mittelfristige Anpassungen und langfristigen baulichen Lösungen durch Unfallkommissionen mit verbindlichen Fristen und einer systematischen Wirksamkeitskontrolle würden Transparenz und Nachvollziehbarkeit erhöhen. Zudem bedarf es klarer politischer Rückendeckung für unpopuläre, aber sicherheitsrelevante Maßnahmen, wie etwa die Reduzierung von Parkflächen zur Verbesserung der Sichtbeziehungen.

Controlling und Wirkungskontrolle:

Die Interviews zeigen, dass die Umsetzung beschlossener Maßnahmen durch die örtlichen Straßenverkehrsbehörden teilweise nachverfolgt wird, insbesondere wenn sie selbst für die Anordnung verantwortlich sind. Maßnahmen mit Kostenfolgen oder Zuständigkeiten außerhalb der Straßenverkehrsbehörden werden weitergeleitet, jedoch nicht systematisch kontrolliert. Eine flächendeckende, standardisierte Wirkungskontrolle in Form von Evaluationen findet bislang nicht statt. Auch die Landesunfallkommission (LUK) erhält zwar die Protokolle der örtlichen Unfallkommissionen, jedoch keine Berichte zum Umsetzungsstand oder zur Wirksamkeit der Maßnahmen. Ihr derzeitiges Controlling beschränkt sich auf die fristgerechte Einreichung der Protokolle. Nach aktuellem Erlass besteht für die LUK keine explizite rechtliche Verpflichtung zur Umsetzungsüberwachung oder Wirkungskontrolle. Gleichwohl wäre eine stärkere Rolle der LUK im Controlling denkbar und fachlich sinnvoll, etwa im Sinne einer landesweiten Koordinierungs- und Qualitätssicherungsinstanz. Die derzeitige Regelung im technischen Rahmenwerk lässt hierfür Spielraum, wird jedoch bislang nicht ausgeschöpft.

Empfohlen wird die Einführung verbindlicher Verfahren zur Nachverfolgung und Bewertung der Maßnahmeneffekte. Dazu zählen einheitliche Standards zur Dokumentation, klare Zuständigkeiten sowie regelmäßige Auswertungen auf Basis verfügbarer Unfallstatistiken. Eine landesweit abgestimmte Controllingstruktur könnte die Transparenz und Wirksamkeit der Verkehrssicherheitsarbeit deutlich erhöhen.

Verkehrsschauen als präventives Element:

Ein zentrales Element der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit stellen die regelmäßig durchzuführenden Verkehrsschauen dar. Sie dienen der systematischen Überprüfung von Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen sowie infrastrukturellen Gegebenheiten und sollen dazu beitragen, Gefahren frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen. In Schleswig-Holstein ist die Durchführung von Verkehrsschauen grundsätzlich alle zwei Jahre vorgesehen und wird im Landeserlass mit der Arbeit der Unfallkommissionen verknüpft. Die Interviews zeigen, dass die Umsetzung regional unterschiedlich erfolgt. Während im Kreis Ostholstein Verkehrsschauen strategisch genutzt und themenspezifisch erweitert werden – etwa durch Radverkehrsschauen unter Einbindung externer Akteure wie dem ADFC – fehlt anderswo bislang eine vergleichbare proaktive Praxis.

Empfohlen wird, Verkehrsschauen flächendeckend und mit strategischem Fokus durchzuführen. Dabei sollte insbesondere die Perspektive unterschiedlicher





Verkehrsteilnehmender berücksichtigt werden, etwa durch Begehungen aus Sicht des Radverkehrs. Die Einbindung lokaler Akteure – wie Gemeindevertretungen, Fahrlehrerschaft oder Interessenverbände – kann zur Qualitätssicherung und zur Akzeptanz der Maßnahmen beitragen. Zudem sollten die jüngsten Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sowie die aktualisierte Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) systematisch in die Planung und Durchführung von Verkehrsschauen integriert werden. Diese rechtlichen Anpassungen geben Anlass, bestehende örtliche Gegebenheiten gezielt daraufhin zu überprüfen, ob Optimierungspotenziale bestehen – etwa hinsichtlich zulässiger Höchstgeschwindigkeiten, Sichtbeziehungen an Knotenpunkten, der Qualität und Platzierung von Verkehrseinrichtungen oder möglicher baulicher Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Qualifikation und Schulungen:

Ein zentrales Querschnittsthema ist die Qualifikation der Mitglieder der Unfallkommissionen. Schulungen gelten als entscheidend für ein gemeinsames methodisches Verständnis. In Schleswig-Holstein sind diese derzeit weder verpflichtend noch systematisch umgesetzt. Verbindliche und langfristig gesicherte Schulungen für alle Akteure, inkl. der Straßenverkehrsbehörden, Polizei, Baulasträger, etc. werden empfohlen. Mit der Pilotschulung im Rahmen der Schulungsinitiative 2025 wurde ein erster wichtiger Schritt zur Etablierung eines standardisierten Schulungsangebots unternommen. Perspektivisch sollten ein bis zwei Fortbildungen jährlich sowie themenspezifische Vertiefungsangebote durchgeführt werden.

Zudem könnte eine zentrale Erfassung der Schulungsteilnahmen hilfreich sein, um den tatsächlichen Qualifizierungsstand im Land transparent zu machen und Schulungsbedarfe zukünftig quantifizieren zu können.

Inhaltlich sollte die Schulung sowohl grundlegendes Wissen als auch praxisorientierte Module beinhalten – etwa zur Unfallanalyse, zur Entwicklung wirksamer Maßnahmen und zur systematischen Nachverfolgung ihrer Umsetzung. Ein besonderer Fokus sollte zudem auf der Vermittlung der Vision Zero als Leitprinzip der Verkehrssicherheitsarbeit liegen. Denn die Interviews verdeutlichen, dass das zentrale Verständnis der Vision Zero – nämlich, dass Menschen Fehler machen und das Verkehrssystem entsprechend fehlertolerant gestaltet sein muss – vielerorts nicht vollständig verinnerlicht ist. Stattdessen herrscht häufig weiterhin die Annahme vor, menschliches Fehlverhalten sei unvermeidlich und könne kaum wirksam beeinflusst werden. Den Schulungen sollte genügend Zeit (z. B. in Anlehnung an die Erfahrung in NRW zwei mal zwei Tage je Schulung) und Priorität eingeräumt werden.

Landesunfallkommission und strategische Steuerung:

Die Landesunfallkommission (LUK) wird derzeit überwiegend als fachlich beratendes Gremium wahrgenommen. Die Erwartungen der interviewten Personen an die LUK reichen von punktueller Beratung bis hin zu aktiver landesweiter Koordination. Ihre Aufgaben sind im Landeserlass verankert, bleiben jedoch in ihrer praktischen Ausgestaltung vage. Eine strategische Steuerungsfunktion – etwa durch das Setzen landesweiter Prioritäten, die





Evaluation kommunaler Maßnahmen oder die Entwicklung einheitlicher Standards – kann von der LUK bislang nicht erfüllt werden. In anderen Bundesländern, wie etwa Brandenburg oder Nordrhein-Westfalen, übernehmen Landesunfallkommissionen diese Rolle deutlich sichtbarer: Sie beobachten langfristige Unfallentwicklungen, fördern den Erfahrungsaustausch, stellen Auswertungssoftware bereit und geben landesweit abgestimmte Handlungsempfehlungen.

Die Interviews zeigen deutlich, dass die derzeitige Ausrichtung der LUK hinter den Erwartungen und dem möglichen Nutzen zurückbleibt. Die fehlende strategische Steuerung führt zu einer fragmentierten Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf kommunaler Ebene und erschwert die landesweite Qualitätssicherung. Um diesem Defizit zu begegnen, sollte die Rolle der LUK gezielt weiterentwickelt werden – hin zu einem landesweiten „Verkehrssicherheitskommission“. Dies umfasst insbesondere:

- die systematische Auswertung von Unfallhäufungen und deren Ursachen,
- die Entwicklung landesweiter Prioritäten und Zielsetzungen (z. B. für vulnerable Gruppen, Schulwege, Geschwindigkeitsmanagement),
- die fachliche Begleitung und Bewertung kommunaler Maßnahmen,
- sowie die Bereitstellung praxisnaher Leitlinien, Schulungen und Tools zur Unterstützung der örtlichen Unfallkommissionen.

Voraussetzung hierfür sind ausreichende personelle und fachliche Ressourcen sowie ein klarer politischer Auftrag. Ein aktualisierter Landeserlass sollte die Rollen, Aufgaben und Zuständigkeiten aller beteiligten Akteure präzisieren – insbesondere im Hinblick auf Controlling, Wirkungsbewertung und die Sicherung landeseinheitlicher Maßstäbe. Dabei sollten aktuelle technische Regelwerke sowie neue rechtliche Rahmenbedingungen (z. B. STVO-Novelle) berücksichtigt werden.

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT) sollte sich dabei nicht nur zur Vision Zero bekennen, sondern auch zur Notwendigkeit gezielter Eingriffe in den Straßenraum, auch präventiv – etwa durch Geschwindigkeitsreduktion und verkehrsberuhigende Maßnahmen. Diese Haltung sollte durch entsprechende Leitlinien, Schulungsformate und die Fortschreibung des Landeserlasses institutionell verankert werden. Daraus abgeleitete, praxisnahe Handlungshilfen könnten die Arbeit vor Ort stärken und die Wirkung der Unfallkommissionsarbeit landesweit verbessern.

Good Practice:

In Schleswig-Holstein gibt es bereits erfolgreiche Ansätze, die als Impulse für die Weiterentwicklung dienen können. Einige davon sind potenziell gut übertragbar oder skalierbar, zwei Beispiele finden sich in Anlage 10.





TEIL III

LEITSÄTZE UND EMPFEHLUNGEN





8. ZUKUNFTSFELDER

8.1 Einführung

Im Rahmen unserer Analyse – basierend auf Literaturrecherchen, Interviews, Fragebögen sowie einem Vision-Zero-Workshop – haben wir fünf zentrale Zukunftsfelder identifiziert, in denen Potenziale für die Weiterentwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein deutlich wurden. Diese Themenfelder lauten: Strategie & Prioritäten, Strukturen & Kommunikation, Ressourcen & Finanzierung, Technologie & Daten sowie Wissen & Fortbildung und bilden zentrale Ansatzpunkte für die Umsetzung eines umfassenden Paradigmenwechsels hin zu einer präventiven, systemorientierten Verkehrssicherheitsarbeit.

In jedem dieser Bereiche bestehen konkrete Handlungsmöglichkeiten. Die nachfolgenden Ausführungen beschreiben zunächst die jeweils erkennbaren Herausforderungen. Auf dieser Grundlage formulieren wir Empfehlungen sowohl für strukturelle Verbesserungen als auch für die operative Verkehrssicherheitsarbeit entlang der genannten Themen.

Darüber hinaus geben wir Impulse für mögliche Leitsätze, die als gemeinsame Orientierung für alle an der Verkehrssicherheitsarbeit beteiligten Akteur*innen dienen können. In einem von vielfältigen Zuständigkeiten und Perspektiven geprägten Handlungsfeld leisten Leitsätze einen wichtigen Beitrag zur Verständigung über Zielrichtungen, Werte und Prinzipien. Sie fördern Kohärenz, Verbindlichkeit und eine gemeinsame strategische Ausrichtung. In der Praxis können sie zudem als Maßstab dienen, um Maßnahmen und Arbeitsweisen auf ihre Zielkonformität zu prüfen.

Die erfolgreiche Umsetzung eines solchen Paradigmenwechsels hin zu einem systemischen Verständnis von Verantwortung erfordert nicht nur strukturelle Veränderungen und eine angemessene Ressourcenausstattung, sondern insbesondere auch das Engagement der beteiligten Akteur*innen und Einzelpersonen in allen Bereichen der Verkehrssicherheitsarbeit. Nur wenn Vision Zero als gemeinsames Leitbild verstanden und im Alltag mitgetragen wird, kann der Wandel hin zu einem noch sicheren Verkehrssystem in Schleswig-Holstein gelingen.

Die in diesem Kapitel vorgestellten Leitsätze sind als erste Denkanstöße zu verstehen. Sie wurden nicht mit allen relevanten Akteur*innen abgestimmt und haben daher den Charakter von Impulsen, nicht von Konsenspositionen.

Ebenso sind auch die formulierten Handlungsempfehlungen nicht als abschließender Aktionsplan zu verstehen. Vielmehr sollen sie Ideen und Ansatzpunkte für nächste Schritte bieten – mit dem Ziel, die Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein im Sinne der Vision Zero gezielt weiterzuentwickeln.



8.2 Strategie & Prioritäten als Zukunftsthema in Schleswig-Holstein

Die Vision Zero – das langfristige Ziel, Verkehrsunfälle mit schweren oder tödlichen Folgen vollständig zu vermeiden – ist im Koalitionsvertrag Schleswig-Holsteins (2022-2027) verankert, 2021 unterzeichnete das Land zudem den Pakt für Verkehrssicherheit. Bislang fehlt jedoch sowohl ein umfassender strategischer als auch ein daraus abgeleiteter operativer Rahmen, der beschreibt, wie dieses Ziel systematisch, schrittweise und wirksam erreicht werden kann.

Zur Erinnerung: Die Vision Zero steht jedoch für einen grundlegenden Paradigmenwechsel in der Verkehrssicherheitsarbeit. Ein solcher Wandel muss sich konsequent in der praktischen Umsetzung und im methodischen Vorgehen widerspiegeln.

In den vorangegangenen Kapiteln wurden erste Veränderungen sichtbar, die seit dem politischen Bekenntnis zur Vision Zero angestoßen wurden – etwa der Ausbau der Verkehrsschauen im Kreis Ostholstein, die Koordination von Schulweginitiativen im Rahmen eines Runden Tisches, ein Erlass „Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung“ (letzte Aktualisierung 2022) oder die Neuauflage der Schulungen für Unfallkommissionen. Diese sind zielführende Schritte – jedoch noch punktuell. Das Bestreben, Doppelungen mit übergeordneten Strategien zu vermeiden und auf eine eigene Landesstrategie und Aktionsplan zur Verkehrssicherheit zu verzichten, hat auch zur Folge, dass Verbesserungen noch nicht flächenhaft sind und viele Akteur*innen ihre Arbeitsweisen bislang nicht an das neue Paradigma angepasst haben. Die Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten orientiert sich weitgehend weiterhin an den Mustern vor Einführung der Vision Zero. Gerade in einem so vielschichtigen Handlungsfeld wie der Verkehrssicherheitsarbeit, das von einer Vielzahl an Akteur*innen mit jeweils komplexen internen Strukturen geprägt ist, bietet ein übergeordnetes konzeptionelles Dach Orientierung, ermöglicht Synergien und unterstützt Veränderung gezielt.

Ein zentrales Element strategischer Weiterentwicklung ist das Selbstverständnis der handelnden Akteur*innen: Verkehrssicherheit muss als strategisches Querschnittsziel verstanden werden – nicht als Aufgabe, die sich auf die Einhaltung von Regelwerken und Standards beschränkt. Vielmehr gilt es, die vorhandenen Gestaltungsspielräume konsequent zu nutzen. Dies erfordert eine Haltung, die sich nicht auf das Vorgesehene im engeren Sinne, sondern auf das Notwendige zur Zielerreichung ausrichtet. Deutlich wird dies beispielhaft an der Arbeit der Unfallkommissionen: Der häufig praktizierte Ansatz, zunächst prioritär geringfügige und bewusste kostengünstige Maßnahmen umzusetzen, wird dem Anspruch der Vision Zero nicht gerecht. Im Sinne eines proaktiven Verständnisses muss auch in der Praxis im Zentrum der Arbeit stehen, die wirksamsten Maßnahmen zu identifizieren und umzusetzen – nicht zwingend die günstigsten. Die Frage, ob Akteur*innen auf die Einhaltung von Mindestanforderungen achten oder ob sie aktiv substantielle Verbesserungen im Sinne der Vision Zero einfordern, ist auch eine Frage der Haltung und Ausdruck eines veränderten Selbstverständnisses.



Der Aufbau eines Safe Systems erfordert Fortschritte in allen relevanten Handlungsfeldern. Dieser Prozess ist langfristig und erfolgt schrittweise. Für eine wirksame Umsetzung bedarf es klarer Prioritäten, die den aktuellen Stand reflektieren und sich im Zeitverlauf weiterentwickeln können. Die Festlegung von Zwischenzielen sowie die Priorisierung von Maßnahmen sind dabei zentrale Voraussetzungen für echten Fortschritt. In der Regel legen Länder Ziele für Endergebnisse (Todesfälle und Schwerverletzte) sowie Zwischenergebnisse fest, die anhand von Verkehrssicherheitsindikatoren gemessen werden (z. B. Geschwindigkeitsüberschreitungen, Anschnallquote). Eine landesweite Verkehrssicherheitsstrategie und konkrete Aktionspläne können der Rahmen für die gemeinsamen Ziele liefern. Fehlen eine Strategie, Zwischenziele und Erfolgsindikatoren kann es leicht vorkommen, dass Maßnahmen ähnlicher Art parallel laufen oder nicht abgestimmt sind und Ressourcen nicht effizient genutzt werden.

Impulse für Leitsätze:

- Vision Zero ist ein Paradigmenwechsel und das verbindliche Leitbild für alle verkehrssicherheitsrelevanten Maßnahmen und Entscheidungen im Land.
- Maßnahmen sind in eine strategisch abgestimmte Gesamtplanung eingebettet, die Synergien nutzt und Zielkonflikte vermeidet.
- Verkehrssicherheit ist strategisches Querschnittsziel – sie wird aktiv und vorausschauend gestaltet, Handlungsspielräume werden genutzt, auch über gesetzliche Mindestanforderungen hinaus.
- Ziele, Zuständigkeiten und Umsetzungspfade sind transparent und verbindlich definiert, um Zusammenarbeit, Steuerung und Kontrolle zu ermöglichen.

Handlungsempfehlungen:

- **Langfristiges Bekenntnis** zum Aufbau eines „Safe Systems“ einschließlich einer klaren Positionierung zur Priorisierung zugunsten des Grundsatzes „Sicherheit vor Leichtigkeit“ des Verkehrs sowie der konsequenten Umsetzung unter Nutzung aller zur Verfügung stehenden Instrumente.
- Erarbeitung und Verabschiedung einer Strategie und eines **Verkehrssicherheitsaktionsplans** für Schleswig-Holstein, der konkrete Zwischenziele, Maßnahmenprioritäten, gesicherte finanzieller Ressourcen und eine verlässliche Budgetierung enthält.

8.3 Strukturen & Kommunikation als Zukunftsthema in Schleswig-Holstein

In Schleswig-Holstein engagieren sich eine Vielzahl von Akteur*innen nach ihren jeweils besten Möglichkeiten – von der Polizei über Verkehrsbehörden bis hin zu Verbänden, Versicherern und zivilgesellschaftlichen Organisationen. Die verschiedenen Akteur*innen im Land sind unterschiedlich aufgestellt. Während sich die behördlichen Akteur*innen (Landesministerien und nachgeordnete Behörden, Polizei, Straßenverkehrsbehörden, Straßenbulasträger) an ihren rechtlichen und politischen Aufträgen orientieren, wird die Arbeit der Verbände und Vereine an ihren jeweiligen individuellen Strukturen und v.a. ihrer



jeweiligen aktuellen Verfügbarkeit an Ressourcen ausgerichtet. Viele nicht-behördlichen Organisationen sind im Gegensatz zur behördlichen top-down-Struktur als Mitgliedsorganisationen bottom-up gesteuert und unterliegen damit anderen Dynamiken der Entscheidungen als Behörden (im Sinne politischer Entscheidungen und des Gemeinwohls).

Bildlich in Form eines gemeinsamen Staffellaufs gesprochen: Die verschiedenen Akteur*innen laufen unterschiedlich lange Teilstrecken, laufen mit unterschiedlich großen Teams, mit unterschiedlicher Strategie und unterschiedlicher Ausstattung los.

Im Sinne von Safe System führen hochwertige Einzelmaßnahmen allein nicht zum Ziel, sondern ihr Zusammenwirken. Zur Erinnerung: Alle Teile des Systems müssen in Kombination gestärkt werden, um ihre Wirkung zu multiplizieren und um sicherzustellen, dass die Verkehrsteilnehmenden auch dann noch geschützt sind, wenn ein Teil des Systems ausfällt. Es bedarf also guter Strukturen, die die Zusammenarbeit sowohl innerhalb einer Organisation, innerhalb eines Handlungsfelds, aber auch über die Handlungsfelder hinweg ermöglichen. Ein gemeinsamer Staffellauf bedarf also auch einer Koordination miteinander.

Grundlegende Abstimmungsstrukturen sind in Schleswig-Holstein vorhanden und vor dem Hintergrund der personellen und finanziellen Ausstattung auch sehr gut organisiert: Innerbehördliche Abstimmungen finden wie vom Gesetzgeber vorgesehen statt, etablierte Strukturen der Zusammenarbeit zwischen Landespolizei, örtlichen Straßenverkehrsbehörde und Straßenbulasträgern bestehen im Rahmen der Unfallkommissionsarbeit, ebenso gibt es im Rahmen von Bund-Länder-Arbeitskreisen Informationsaustausch mit anderen Bundesländern und dem Bund. Für den Austausch außerhalb der behördlichen Strukturen bestehen mehrere Gremien (Beirat der LVW, Runder Tisch Radverkehr, Runder Tisch Schulwegsicherheit). Sie stehen ausgewählten Akteur*innen offen (LVW-Beiratsmitglieder) oder behandeln spezielle Themenfelder (Radverkehr, Schulwegsicherheit). Ein unabhängiges Abstimmungsformat über alle Themenbereiche für eine strategische Verkehrssicherheitsarbeit hinweg besteht derzeit aus Ressourcengründen noch nicht. Ein wichtiger Ort für Vernetzung und Wissenstransfer sind Fortbildungen und Schulungen; hier gab es zuletzt wichtige Impulse mit der Neuauflage von Schulungen für Unfallkommissionsmitglieder. Abstimmungen und Erfahrungsaustausch findet in bilateralen Gesprächen zwischen erfahrenen und engagierten Personen, die einander kennen, statt – die jedoch eine gute strukturelle Grundlage nicht ersetzen können.

Hinweise auf strukturelle Lücken hinsichtlich der Abstimmung, Priorisierung und Strategie zeigen sich insbesondere im Handlungsfeld Mensch und den Präventionsmaßnahmen der Mobilitäts- und Verkehrserziehung oder der Öffentlichkeitsarbeit. Hier engagieren sich eine Vielzahl von Akteur*innen, deren Maßnahmen sich teilweise überlagern oder doppeln (z. B. Aktionen zum „Toten Winkel“), einige Zielgruppen über- (z. B. Schulkinder), andere Zielgruppen unterrepräsentiert sind (z. B. erwachsene Autofahrende). Es bedarf in diesem Bereich einer noch besseren Abstimmung, um Doppelungen zu vermeiden, Lücken zu erkennen und zu schließen.



Potenzial besteht darin, bestehende Strukturen zu nutzen, um Verkehrsschauen häufiger, flächendeckend und im Sinne der Vision Zero durchzuführen sowie Unfallkommissionsarbeit mit Hilfe von Schulungen weiter zu verbessern.

Lücken in der im Sinne der Vision Zero so wichtigen Verzahnung der Akteur*innen der verschiedenen Handlungsbereiche tragen die Gefahr, dass Maßnahmen punktuell, Synergien ungenutzt, Feedback gering und Wissenstransfer in die Fläche zu einem gewissen Grad zufällig ist.

Eine vereinte Außenkommunikation unter einem gemeinsamen Dach kann die wichtige Botschaft, dass niemand im Verkehr schwerst verunglücken muss, überzeugender nach außen tragen als eine Vielzahl von Einzelakteur*innen das kann. Kontinuierliche Botschaften, dass Todesfälle und Schwerverletzte kein zu akzeptierender Preis für Mobilität sind, kann eine Vielzahl weiterer gesellschaftlicher Akteur*innen ins Boot holen, die wiederum Strahlkraft als Multiplikatoren in die Gesellschaft haben. Schleswig-Holsteins Verkehrssicherheitskampagne gepaart mit Schulungsangeboten und gezielter Durchsetzung der Einhaltung von Regeln (Geschwindigkeitskontrollen, etc.) birgt Potenziale, schließlich spielt rücksichtsvolles, vorausschauendes und regelkonformes Verhalten weiterhin eine wichtige Rolle zur Erreichung der Vision Zero.

Leitsätze:

- Leadership und politischer Rückhalt verleiht der Verkehrssicherheitsarbeit Richtung und Verbindlichkeit.
- Der Weg zur Vision Zero und Safe System ist auch ein steter Lernprozess.
- Eine übergreifende Struktur vernetzt alle beteiligten Akteure systematisch und stärkt die ressort- und ebenenübergreifende Zusammenarbeit.
- Bestehende Strukturen (wie die Unfallkommissionen) werden systematisch gestärkt und präventive Möglichkeiten (z. B. Verkehrsschauen) systematisch gefördert.
- Die Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit treten unter einem gemeinsamen Dach nach außen auf und übernehmen Verantwortung.

Empfehlungen:

- Übernahme einer klaren **Führungsrolle durch das Landesverkehrsministerium** gegenüber allen Verkehrssicherheitsakteuren im Land einschließlich der organisatorischen Verankerung durch eine strategisch handlungsfähige Einheit mit Koordinierungsfunktion innerhalb des Ministeriums und gegenüber nachgeordneten Behörden (z. B. eine Stabsstelle oder ein eigenes Referat) mit der notwendigen finanziellen und personellen Ausstattung.
- Aufbau einer „**Allianz für Verkehrssicherheit**“ als verbindliche Governance-Struktur zur institutionellen Bündelung und strategischen Abstimmung zwischen allen behördlichen und nicht-behördlichen Akteuren.
- Etablierung einer **jährlichen Landesverkehrssicherheitskonferenz** zur Fortschrittskontrolle, Prioritätensetzung und Mobilisierung aller relevanten Akteure sowie der Generierung politischer Unterstützung.



- **Weiterentwicklung der Unfallkommissionsarbeit** durch regelmäßige Schulungen, einer Überarbeitung des Landeserlasses und strategischer Einsatz der Landesunfallkommission als Impulsgeber und Qualitätssicherer.
- Förderung von **flächendeckender häufigerer Durchführung von Verkehrsschauen** als zentrales präventives Instrument.
- Etablierung der gemeinsamen **Dachmarke für Verkehrssicherheit** in Schleswig-Holstein (beispielsweise: #Besserankommen) zur Stärkung der öffentlichen Sichtbarkeit, der Akteursvernetzung und des gemeinsamen Verantwortungsbewusstseins, ggf. angeknüpft an die erfolgreiche Dachmarke „Der echte Norden“.

8.4 Ressourcen & Finanzierung als Zukunftsthema in Schleswig-Holstein

Wie überall hängt die erfolgreiche Umsetzung eines Paradigmenwechsels auch in Schleswig-Holstein vom Engagement der Akteure und Einzelpersonen ab. Die Verfügbarkeit von personellen und finanziellen Ressourcen ist eine der zentralen Voraussetzungen für jegliche Verkehrssicherheitsarbeit. Von knappen personellen Ressourcen wurde mehrfach berichtet. Das für die Koordination der Verkehrssicherheitsarbeit zuständige Referat 43 des MWVATT hatte in der Vergangenheit durch die strukturelle Neuausrichtung einhergehend mit personeller Einsparung den Großteil strategischer Steuerungskapazität verloren. Sollte – wie von uns empfohlen – MWVATT eine Führungsrolle in der Koordinierung der strategischen Ausrichtung und ggf. auch laufenden Evaluation übernehmen, bedarf es dafür einen deutlichen Aufwuchs personeller und finanzieller Ressourcen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es darum gehen soll, nicht nur aus den jeweiligen Zuständigkeitssparten die Verkehrssicherheitsarbeit zusammenzutragen, sondern unter dem Dach der „Vision Zero“ neu und nicht nur in den bekannten Zuständigkeits- und Verwaltungsstrukturen besser zu etablieren. Insofern ist auch eine gesonderte Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Dies ist mit der Radstrategie und dem gezielten Aufbau personeller Ressource gut umgesetzt worden und könnte in vielerlei Hinsicht als Vorbild dienen.

Der Aufbau eines Safe Systems erfordert Fortschritte in allen relevanten Handlungsfeldern. Auch für die Umsetzung von Maßnahmen braucht es verlässliche Budgets und Planungssicherheit, sodass kurz-, mittel- und auch langfristige Maßnahmen realisiert werden können. Finanzielle Mittel für Verkehrssicherheitsarbeit sind wegen seines Querschnittscharakters über verschiedenen Posten verteilt, die nicht unbedingt unter dem Titel „Verkehrssicherheit“ geführt werden. Darüber hinaus sind Mittel für Information, Materialien sowie Verbandszahlungen benannt, ausreichende und fest verankerte Budgets und Personalressourcen für die Umsetzung von Maßnahmen, ihre Evaluation und strategische Fortentwicklung sind bisher nicht im Landeshaushalt verankert.

Potenzial für die Zukunft liegt zudem im Aufbau einer systematischen wirkungsorientierten Mittelverwendung, denn bisher besteht kein standardisiertes Verfahren zur Erfolgsmessung von Maßnahmen, auf deren Basis Schlüsse für die Zukunft gezogen werden könnten und Qualität und Nachhaltigkeit von Maßnahmen gestärkt werden können.





Impulse für Leitsätze:

- Investitionen in Verkehrssicherheit adressieren alle Handlungsfelder und orientieren sich an Wirksamkeit und strategischen Prioritäten.
- Strukturell verankerte Budgets sichern die Kontinuität und Qualität verkehrssicherheitsrelevanter Maßnahmen.
- Eine leistungsfähige Verkehrssicherheitsarbeit braucht ausreichend qualifiziertes Personal – in Verwaltung, Polizei und Zivilgesellschaft.

Empfehlungen:

- Sicherstellung der notwendigen **personellen und finanziellen Ressourcen im MWVATT**, um der strategischen Führungsverantwortung in der Verkehrssicherheitsarbeit dauerhaft gerecht werden zu können.
- Einführung eines **strategischen Controllings** für Mittelverwendung, Projektumsetzung und Wirkung der Maßnahmen.
- Einrichtung **zweckgebundener, mehrjährig planbarer Budgets** für verkehrssicherheitsrelevante Maßnahmen in allen Handlungsfeldern, um strategische Prioritäten wirksam umzusetzen, kontinuierliche Fortschritte im Sinne eines Safe Systems zu ermöglichen und Planungssicherheit für alle Beteiligten zu schaffen.

8.5 Technologie & Daten als Zukunftsthema in Schleswig-Holstein

Der technologische Fortschritt bietet vielfältige Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheitsarbeit – sowohl in der Datenerhebung und -auswertung als auch in der Überwachung und Steuerung von Verkehrsverhalten. In Schleswig-Holstein ist das Bewusstsein für das Potenzial digitaler Werkzeuge durchaus vorhanden, etwa im Bereich der automatisierten Verarbeitung, künstlichen Intelligenz oder Prozessunterstützung durch Software. In der praktischen Anwendung bestehen jedoch noch deutliche Hemmnisse – insbesondere durch etablierte Prozesse, datenschutzrechtliche Unsicherheiten oder fehlende gesetzliche Grundlagen.

Eine effektive Verkehrssicherheitsarbeit im Sinne der Vision Zero erfordert eine belastbare Datenbasis, fundierte Analysen sowie den strategischen präventiven Einsatz moderner Technologien. So können Risiken frühzeitig erkannt, Maßnahmen zielgerichtet geplant und deren Wirkung bewertet werden.

Unfalldaten werden von der Landespolizei erhoben, verwaltet und im jährlichen umfangreichen Verkehrssicherheitsbericht veröffentlicht. Ergänzende Daten z. B. zum Modal Split oder der Zahl der Fahrten je Verkehrsmittel stehen bislang nicht zur Verfügung. So lassen sich bspw. aus absoluten Unfallzahlen allein keine Rückschlüsse auf Veränderungen des Risikos ziehen. Ein Anstieg etwa bei Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung kann mit einer steigenden Nutzung des Fahrrads einhergehen – in diesem Fall könnte das Risiko pro Fahrt sogar sinken. Derartige Relationen lassen sich bislang nicht analysieren, obwohl die Datenlage entscheidend für die Ableitung geeigneter Maßnahmen ist (in der aktuellen Evaluierung der Radstrategie wird dies berücksichtigt). Auch weiterführende Informationen



etwa zur tatsächlichen Schwere von Verletzungen liegen der Polizei nicht vor, da medizinische Befunde der Polizei nicht im Nachgang übermittelt werden. In anderen EU-Ländern werden hier bereits datenübergreifende Ansätze verfolgt, z. B. durch Kooperationen mit Krankenkassen, um diese Lücken zu schließen.

Örtliche Unfalldaten stellt die Polizei den Straßenverkehrsbehörden zur Verfügung, für die Unfallkommissionsarbeit oder auf Anfrage. Ein direkter Zugriff fehlt den kommunalen Akteuren bisher, was ihre datenbasierte Arbeit erschwert. Eine zentrale, öffentlich zugängliche Plattform, die Daten, Wissen und Materialien zur Verkehrssicherheit bündelt und allen Akteuren zur Verfügung stellt, gibt es bislang nicht.

Praktisch sehr relevant ist eine systematische Überprüfung der Wirksamkeit von Maßnahmen. Wiederholt auftretende Unfallhäufungen werden im Folgejahr durch die Unfallkommissionen erneut betrachtet – sofern sie weiterhin bestehen. Darüber hinaus fehlt jedoch ein Monitoring- oder Evaluationskonzept. Die Arbeit mit Safety Performance Indikatoren (SPI) (z. B. Einhaltungsgeschwindigkeit, Einhaltung Höchstgeschwindigkeiten, Einhaltung Alkoholgrenzwerte, Anteil Fahrzeugsicherheitsysteme) ermöglichen eine präventive Bewertung der Verkehrssicherheit, bevor es zu schweren Unfällen kommt. Dafür braucht es systematische Datenerhebungen, einheitliche Standards und eine koordinierende Stelle, die die kontinuierliche Weiterentwicklung und Qualitätssicherung begleitet.

Im Bereich der Kampagnen- und Projektarbeit gelten Nachfragezahlen als wichtigste Erfolgsindikatoren bei den befragten Akteuren. Eine systematische Wirkungsanalyse findet derzeit nicht statt. Daten zu sich verändernden Risiken, Beinaheunfällen, Verhaltensänderungen oder den zugrunde liegenden Ursachen liegen kaum vor. Ebenso werden bisher keine Verkehrssicherheitsindikatoren (KPIs oder SPIs) genutzt, um potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen – bevor sie sich in der Unfallstatistik niederschlagen. Das erschwert die Identifikation und Weiterentwicklung wirksamer Ansätze ebenso wie die Skalierung erfolgreicher Maßnahmen. Auch ineffiziente Strukturen bleiben so leichter unerkant.

Auch in der Anwendung von neuen Technologien zur Überwachung und Steuerung von Verkehrsverhalten liegen Potenziale die Verkehrssicherheit zu erhöhen. In Technologien wie Scan-Fahrzeuge zur digitalen Erfassung von Falschparken, Drohnen zur Unfallaufnahme oder sensorgestützte Verkehrsüberwachung liegen Alternativen zu ressourcenintensiven polizeilichen Kontrollen. In Niedersachsen wurde beispielsweise zeitweise auf Landesebene die gesetzliche Grundlage für Abschnittskontrollen (Section Control) geschaffen, Rheinland-Pfalz hat 2023 Monocams zur automatisierten Erkennung von Handynutzung am Steuer getestet. Es ist empfehlenswert, technische Innovationen zu erproben, die das Potenzial besitzen, konkrete Probleme zu lösen – auch wenn Risiken bestehen, dass einzelne Maßnahmen wieder eingestellt werden müssen.

Impulse für Leitsätze:

- Alle Akteure haben Zugang zu den Daten, die sie für wirksames Handeln benötigen – aktuell, vollständig und datenschutzkonform.



- Technologische Innovationen werden gezielt genutzt, um Risiken besser zu erkennen, Maßnahmen treffsicherer zu planen und Wirkung zu evaluieren.
- Daten werden nicht nur gesammelt, sondern systematisch analysiert, aufbereitet und in Entscheidungsprozesse integriert.
- Die Arbeit aller Akteure stützt sich auf ein gemeinsames, faktenbasiertes Verständnis der Sicherheitslage im Straßenverkehr.

Handlungsempfehlungen:

- **Aufbau einer zentralen Kompetenzstelle für Monitoring und Evaluation**, um Fortschritt systematisch zu messen, die Wirksamkeit von Maßnahmen zu überprüfen, relevante Daten, Kennzahlen und SPIs zu erheben und auszuwerten – als Grundlage für evidenzbasierte Maßnahmenplanung und mögliche Kurskorrekturen. Dies sollte in einem Aktionsplan mit einem verbindlichen Kosten- und Finanzierungsplan hinterlegt werden.
- Aufbau einer zentralen digitalen **Daten- und Wissensplattform**, die verkehrssicherheitsrelevante Informationen bündelt, standardisierten Zugriff für Fachleute ermöglicht und allen zugänglich ist.
- **Weiterentwicklung des jährlichen Verkehrssicherheitsberichts der Landespolizei** durch Integration von Expositionsdaten, Risikoindikatoren, SPIs und Ursache-Wirkungs-Analysen
- Prüfung nach dem Einsatz von **Ermöglichung innovativer Technologien** wie Section Control, Monocam oder KI-basierter Auswertungen; Begleitung durch Pilotprojekte und datenschutzrechtliche Absicherung.

8.6 Wissen & Fortbildung als Zukunftsthema in Schleswig-Holstein

Das Konzept Safe System ist noch vergleichsweise neu. Die grundlegenden Prinzipien von Vision Zero und Safe System und der damit verbundene Paradigmenwechsel sind in Schleswig-Holstein entsprechend noch nicht in allen Bereichen umfassend verankert.

Die Umsetzung der Vision Zero und der Aufbau eines Safe Systems erfordern ein gemeinsames Verständnis aller beteiligten Akteure für systemische Verantwortung, wirksame Maßnahmen und präventive Strategien. Eine systematische und praxisnahe Qualifizierung – von der Landesebene über die kommunalen Akteure bis hin zur Zivilgesellschaft – bietet daher einen wichtigen Ansatzpunkt für die Weiterentwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit im Land.

Die Neuauflage der Unfallkommissionsschulung zeigte, dass gute Schulungsangebote nachgefragt und gewünscht sind. Darüber hinaus erfolgt Wissensweitergabe an neue Mitarbeiter*innen auch intern im Rahmen der Einarbeitungsprozesse. Diese Praxis birgt Potenzial – etwa durch die Entwicklung skalierbarer Onboarding-Konzepte, die landesweit dezentral vor Ort durchgeführt werden können. Regelmäßige „Train-the-Trainer“-Formate könnten erfahrene Mitarbeitende aus Straßenverkehrsbehörden des Landes jährlich zusammenbringen, landesweite Standards sichern und eine einheitliche Wissensbasis



schaffen. Gleichzeitig gewinnt der kompetente Umgang mit technischen Tools – von Analyseinstrumenten bis zu digitalen Kartenlösungen – zunehmend an Bedeutung. Auch hierzu braucht es verständliche, praxisnahe Qualifizierungsangebote.

Ein modernes Verständnis professioneller Verkehrssicherheitsarbeit erkennt kontinuierliche Weiterbildung als integralen Bestandteil der Aufgabenwahrnehmung. Für Schleswig-Holstein ergibt sich daraus ein zentrales Zukunftsfeld: Fachwissen soll nicht zurückgehalten, sondern aktiv geteilt, dokumentiert und allen relevanten Akteuren zugänglich gemacht werden. Gute Praxis muss systematisch identifiziert, evaluiert und verbreitet werden, um ihre Wirkung flächendeckend zu entfalten.

Planung, Umsetzung und Bewertung verkehrssicherheitsrelevanter Maßnahmen sollten durch gezielte, fortlaufende Qualifizierung unterstützt werden. Dies betrifft sowohl hauptamtlich tätige Fachleute als auch ehrenamtlich Engagierte. Darüber hinaus sollte den Verkehrsteilnehmenden – vom LKW-Fahrenden bis zum Kita-Kind – Zugang zu Lern- und Erfahrungsräumen ermöglicht werden, die Fortbildung, Perspektivwechsel und eigenständiges Ausprobieren fördern.

Impulse für Leitsätze:

- Allen Beteiligten wird ein Angebot gemacht, Wissen aufzubauen, zu vertiefen und aktuell zu halten.
- Kontinuierliche Qualifizierung ist ein fester Bestandteil einer professionellen Verkehrssicherheitsarbeit – von der Kommune bis zur Landesebene.
- Wissen wird aktiv geteilt, dokumentiert und als gemeinsame Ressource für die Verkehrssicherheitsarbeit verfügbar gemacht.
- Gute Praxis wird systematisch identifiziert, reflektiert und zur Grundlage für gemeinsame Weiterentwicklung gemacht.
- Lernangebote orientieren sich an Zielgruppen, Aufgaben und Herausforderungen und werden praxisnah, niedrigschwellig und wirksam gestaltet.

Empfehlungen:

- Regelmäßige landesweite **Schulungen für Mitglieder der Unfallkommissionen** auf Basis der Pilotschulung durchführen, um Fachwissen zu festigen und die Qualität der Gremienarbeit langfristig zu sichern.
- Grundlagenworkshops und Fortbildungen zur **Vision Zero und Safe-System** für Fachakteure auf allen Ebenen anbieten – z. B. als wiederkehrendes Format im Rahmen von Verkehrssicherheitskonferenzen – um den Paradigmenwechsel breit zu verankern.
- Entwicklung und Umsetzung niedrigschwelliger, lebensphasenorientierter **Bildungsangebote für alle Verkehrsteilnehmenden**, die auch ehrenamtlich Engagierte sowie Menschen mit sprachlichen, kulturellen oder kognitiven Barrieren einbeziehen.
- Durchführung von Workshops und begleitenden Fortbildungsmaßnahmen für alle beteiligten Behörden, um die **Anwendung der novellierten StVO-VwV** praxisnah und qualitätsgesichert zu gewährleisten.



DANKSAGUNG

Wir danken allen beteiligten Akteurinnen und Akteuren aus Landes- und Kommunalverwaltung, Polizei, Verbänden, Aktiven, Versicherungen und allen weiteren Fachstellen, die sich Zeit für Interviews oder Fragebögen und die Nachbereitung genommen haben. Ihr Engagement hat wertvolle Einblicke ermöglicht und diesen Bericht erst möglich gemacht. Besonderer Dank gilt zugleich Ihrem täglichen Einsatz für die Verkehrssicherheitsarbeit – einem Handlungsfeld, das nicht nur aus Zahlen und Fakten besteht, sondern hinter dem konkrete menschliche Schicksale und die Verantwortung für das Leben und die Gesundheit der Verkehrsteilnehmenden stehen.

Wir danken außerdem der Steuerungsgruppe des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWWATT) für die vertrauensvolle Zusammenarbeit und die konstruktive Bearbeitung dieses Projekts.

IMPRESSUM

Auftraggeber, Herausgeber:

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
Referat VII 43 - Verkehrsrecht, Luftfahrt
Düsternbrooker Weg 94, 24105 Kiel

Auftragnehmer:

Mobycon B.V.
Hooikade 13, 2627 AB Delft
Mail: info@mobycon.com
Web: www.mobycon.eu

Autorinnen und Autoren:

Dagmar Köhler
Helene Loy
Helena von der Ohe
Wim van Tilburg

25.03.2026





NIEDERLANDE • KANADA • USA • DEUTSCHLAND • NEUSEELAND

District One • Hauptstraße 151 • 10827 Berlin • Deutschland • info@mobycon.com • www.mobycon.com

BERATUNG • PLANUNG • INSPIRATION

Im Auftrag von:
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus (MWVATT)

Evaluation der präventiven
Verkehrssicherheitsarbeit in
Schleswig-Holstein

**LITERATUR
UND ANLAGEN**



INHALT

Anlage 1: Was ist Safe System?	3
Anlage 2: Unfalldaten und Verkehrssicherheitsindikatoren	4
Anlage 3: Case Study	8
Anlage 4: Strategienübersicht	9
Anlage 5: Verkehrssicherheitsstrategien der Bundesländer	12
Anlage 6: Vorgehensweise	14
Anlage 7: Verkehrssicherheitsakteur*innen	16
Anlage 8: Maßnahmenübersicht	22
Anlage 9: Rechtliche und technische Grundlagen der Unfallkommissionsarbeit	28
Anlage 10: Good Practice	31
LITERATURVERZEICHNIS	32





2. WAS SIND VISION ZERO UND SAFE SYSTEM?

Anlage 1: Was ist Safe System?

Schweden und die Niederlande haben die Schaffung „Sicherer Systeme“ im Verkehr bereits in den 1990er Jahren maßgeblich geprägt. Das schwedische Parlament verabschiedete 1997 die Strategie „Nollvision“ (Vision Zero), die festlegt: „Die Gestaltung, Funktion und Nutzung des Verkehrssystems sollten so ausgerichtet sein, dass niemand getötet oder schwer verletzt wird“ (ITF 2016: 158). Zudem wurde das Prinzip der gegenseitigen Rechte und Pflichten von Verkehrsteilnehmenden und Systemverantwortlichen anerkannt. Diese beiden Grundsätze sind bis heute zentrale Bausteine der schwedischen Umsetzung des Safe System (IFT 2016).

Ein ähnliches Konzept entwickelte das niederländische Institut für Straßenverkehrssicherheit (SWOV) in den 1990er Jahren, um ein „inhärent sicheres Verkehrssystem“ zu fördern (SWOV 2018). Diese Vision erhielt den Namen Duurzaam Veilig (Nachhaltig Sicher) und ist heute unter dem Begriff *Sustainable Safety* bekannt (ITF 2022).





3. VERKEHRSSICHERHEIT MESSEN

Anlage 2: Unfalldaten und Verkehrssicherheitsindikatoren

Für die Evaluierung der Verkehrssicherheitsarbeit ist die systematische Erhebung und Auswertung von Daten ein zentrales Instrument. In Deutschland stützt man sich dabei typischerweise auf polizeiliche Unfallstatistiken, die vor Ort am Unfallort erhoben werden. Weil die Bewertung der Unfallschwere in leicht, schwer, oder schwerstverletzt vor Ort meist ungenau ist, haben einige Länder wie bspw. die Niederlande Systeme entwickelt, um zusätzlich Daten von Krankenhäusern oder Versicherungen zu erhalten. So können nach der medizinischen Versorgung verlässliche Angaben zur Schwere der Unfallfolgen dokumentiert werden. In Deutschland ist dies bisher keine Praxis (ETSC 2025).

Polizeiliche Unfalldaten:

Unfalldaten werden von der Polizei erhoben und in absoluten Zahlen – etwa der Anzahl der Toten oder Verletzten – erfasst. Die Unfalldaten werden in Datenbanken eingespeist, klassifiziert und georeferenziert. So lassen sich Unfalhhäufungsstellen identifizieren (BASt 2011).

Die Polizei nutzt in vielen Bundesländern dafür die Elektronische Unfalltypen Steckkarte (EUSka), um Verkehrsunfälle zu analysieren und Unfalhhäufungsstellen in Form einer Heat Map zu identifizieren. Die Landespolizei Schleswig-Holstein verwendet statt EUSka ihr eigenes polizeiliches WebGIS-System zur georeferenzierten Kartendarstellung und IBM Cognos zur statistischen Datenaufbereitung.

Der Unfallatlas Deutschland (<https://unfallatlas.statistikportal.de/>) ist weiterführend ein öffentlich zugängliches Portal, in das georeferenzierte Daten eingespeist und in aggregierter Form dargestellt werden (PTV Group 2025).

Die Unfallstatistiken liefern Informationen über Häufigkeit und Schwere von Unfällen. Rückschlüsse auf Ursachen und Einflussfaktoren können jedoch nur bedingt gezogen werden. Beispielsweise werden unfallbeteiligte Personen von der Polizei auf Alkoholeinfluss geprüft und dies als ein ursächlicher Faktor vermerkt. Infrastrukturelle Faktoren wie unzureichende Verkehrsflächen werden jedoch nicht systematisch als mögliche Unfallursache notiert (ETSC 2001). Eine weitere Herausforderung der Unfallstatistiken besteht darin, dass von einer hohen Dunkelziffer nicht gemeldeter Unfälle auszugehen ist. Insbesondere Unfälle mit Radfahrenden und Zufußgehenden ohne Kfz-Beteiligung bleiben häufig ungemeldet. Laut BASt liegt die Dunkelziffer zwischen 58,3 % und 88,2 % (BASt 2021).

Das Weltverkehrsforum (ITF) unterstreicht die Notwendigkeit, absolute Unfallzahlen in Relation zum Verkehrsaufkommen zu betrachten. Erst die Gegenüberstellung von Expositionsdaten ermöglicht es, vergleichende Aussagen zur Verkehrssicherheit und Risiken im Verkehr zu treffen (ETSC 2025). Die Verkehrssicherheit einer Verkehrsteilnehmergruppe – etwa der Zufußgehenden – bemisst sich demnach nicht ausschließlich anhand der absoluten Zahl (schwerer) Unfälle, sondern ihr steigendes oder sinkendes Risiko erkennt man



im Verhältnis zur wachsenden oder steigenden Zahl an Zufußgehenden. Ein Beispiel ist die steigende Zahl an Unfällen mit Pedelecs. Es muss bei der Analyse berücksichtigt werden, dass auch die Anzahl der Pedelec-Fahrenden in den vergangenen Jahren zugenommen hat. Expositionsdaten ermöglichen es in diesem Fall, beide absoluten Werte ins Verhältnis zu setzen und so eine aussagekräftigere Bewertung der Verkehrssicherheitsentwicklung vorzunehmen.

Medizinische Unfalldaten:

Medizinische Krankenhausdaten können validierte Informationen über Art und Schwere der Unfallfolgen liefern. Die Klassifikation von Verletzungen im Krankenhaus erfolgt meist anhand des internationalen ICD-Codes der WHO. Zur Übertragung in Unfallregister wird auf EU-Ebene die Maximum Abbreviated Injury Scale (MAIS) empfohlen, in die die Krankenhausdaten übertragen werden. Die europäische MAIS-Skala klassifiziert Verletzungen auf einer sechsstufigen Skala nach Körperregionen. Verletzungen auf Stufe 3 gelten, als „schwer“ und Unfallbeteiligte deren Verletzungen auf der Skala zwischen 4 und 6 liegen werden als Schwerstverletzte eingestuft, deren Gesundheitszustand als kritisch oder sogar lebensbedrohlich bezeichnet wird (European Commission 2021).

Im Rahmen der Unfalldatenerfassung wird die MAIS-Skala in Deutschland nicht genutzt. In Deutschland gilt eine Person als schwerverletzt, wenn sie mindestens 24 Stunden stationär im Krankenhaus aufgenommen wird, unabhängig von der konkreten Verletzung. Zudem wird in Krankenhäusern nicht durchgängig erfasst, wodurch eine Verletzung verursacht wurde und ein direkter Bezug zu einem Verkehrsunfall wird nicht immer hergestellt. Darüber hinaus besteht für Krankenhäuser in Deutschland keine Verpflichtung, entsprechende Daten an die Polizei zu übermitteln (ULD 2017).

Verkehrssicherheitsindikatoren:

Polizeiliche Unfallstatistiken, im Idealfall kombiniert mit medizinischen Krankenhausdaten, bilden die Grundlagen der Verkehrssicherheitsanalyse – jedoch sind sie als reaktive Darstellung der Gefahrenlage allein nicht ausreichend, um Entwicklungen im Verkehrssystem frühzeitig zu erkennen und präventiv handeln zu können. Sie werden deshalb in der Verkehrssicherheitsarbeit zunehmend um geeignete Verkehrssicherheitsindikatoren ergänzt.

Verkehrssicherheitsindikatoren erfassen systematisch die Ausprägung relevanter Einflussfaktoren auf die Verkehrssicherheit, inkl. verhaltens- und infrastruktureller Einflussfaktoren. Ihre Aufgabe ist es, das Unfallgeschehen nicht nur retrospektiv zu beurteilen, sondern Risiken der Verkehrssicherheit systematisch zu erfassen (ETSC 2001). Sie dienen also der Beobachtung zentraler Faktoren, die die Verkehrssicherheit beeinflussen.

Sie werden auf verschiedenen räumlichen Ebenen entwickelt und eingesetzt: Auf Ebene der Vereinten Nationen (UN) wurde ein Set freiwilliger Leistungsindikatoren (Voluntary Performance Targets) definiert, das global einheitliche Messgrößen, z. B. zu Geschwindigkeitsverhalten und Helm- oder Gurtpflicht, umfasst. Auf EU-Ebene hat die Europäische Kommission ein unverbindliches, aber politisch erwünschtes System aus acht



Key Performance Indicators (KPI) konkretisiert. Die Indikatoren ermöglichen ein Benchmarking unter den EU-Mitgliedsstaaten und sollen von allen Mitgliedstaaten in nationale Aktionspläne integriert werden (AECOM 2015).

Im Rahmen des europäischen Projekts [Baseline](#) (2020-2022) erfolgte erstmals eine europaweite harmonisierte Erhebung der KPIs. Dabei wurde ersichtlich, dass erhebliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bestehen, wie beispielsweise bei der Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit. Deutschland war im Baseline-Projekt über die BAST beteiligt und das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung sieht eine Einführung der KPIs vor.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) hat kürzlich unter Berücksichtigung der EU-Indikatoren ein Indikatorenset für Deutschland erarbeitet, das zukünftig für die Evaluierung der Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes verwendet werden soll. Die definierten "Safety Performance Indicators" (SPI) betreffen bspw. die Qualität der Straßeninfrastruktur, das Verkehrsverhalten, den Fahrzeugzustand und die Notfallversorgung. Für einige SPIs wurden Zielwerte definiert, für andere bisher nicht (BAST 2024).

Die EU- und die BAST-Indikatoren unterscheiden sich in einigen Details. Eine Gegenüberstellung ist in Tabelle 1 dargestellt.

Darüber hinaus arbeiten einige Städte auf kommunaler Ebene mit eigenen Verkehrssicherheitsindikatoren. So hat die Stadt Amsterdam als Pionier Safety Performance-Indikatoren festgelegt. Sie beschreiben jeweils den Anteil der Verkehrsteilnehmenden, die Vorfahrtsregeln richtig beachten, die vor dem Abbiegen/Überqueren genügend Umsicht zeigen, die beim Fahren kein Smartphone verwenden, die nicht unter Alkoholeinfluss stehen, die die zulässige Höchstgeschwindigkeit einhalten und die die Rotlichtsignale respektieren.

Verkehrssicherheitsindikatoren können fundiert zur Weiterentwicklung politischer Strategien und zur zielgerichteten Ressourcenzuweisung herangezogen werden. Indikatoren machen die Wirksamkeit präventiver Maßnahmen und deren Fortschritt messbar, erlauben eine evidenzbasierte Steuerung der Verkehrssicherheitsarbeit und helfen dabei, begrenzte Mittel zu priorisieren. Verkehrssicherheitsindikatoren dienen somit als ergänzendes Instrument zur klassischen Unfallstatistik und ermöglichen es, potenzielle Fehler im Gesamtsystem frühzeitig zu erkennen.





Tabelle 1: Gegenüberstellung der Indikatoren von EU und BAST

KPI (EU)	Definition EU 2023	SPI (BAST)	Definition BAST 2024
Geschwindigkeit	Prozentualer Anteil der Fahrzeuge, die ohne Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit fahren	Geschwindigkeit	Anteil schwerer Unfälle ohne Ursache Geschwindigkeit im Pkw-Verkehr
Sicherheitsgurte	Prozentualer Anteil der Fahrzeuginsassen, die Sicherheitsgurte oder Kinderrückhaltesysteme korrekt verwenden	Eigen-sicherung	Anteil Verkehrsteilnehmende, die Maßnahmen zur Sicherung ergreifen
Schutzausrüstung	Anteil der Fahrer*innen von zweirädrigen KFZ und Fahrrädern, die einen Schutzhelm tragen	Sichtbarkeit	Nutzung reflektierender Kleidung (Rad- und Fußverkehr, in Planung)
/	/		
Alkohol	Prozentualer Anteil der Fahrer*innen innerhalb des gesetzlich zugelassenen Grenzwertes für die Blutalkoholkonzentration (BAK)	Alkohol	Anteil der Verkehrsteilnehmenden, die nüchtern oder innerhalb des gesetzlichen Grenzwertes für die Blutalkoholkonzentration (BAK) fahren
Ablenkung	Prozentualer Anteil der Fahrer*innen, die kein tragbares Gerät oder Handy benutzen	Ablenkung	Anteil der Verkehrsteilnehmenden ohne Smartphonenuutzung
/	/	Abweichen des Verhaltens	Nichtbefolgung von Regeln (in Planung)
/	/	Mangelnde Fahrkompetenz	In Planung
/	/	Verkehrsklima	Wahrnehmung und Bewertung der Interaktionen zwischen Teilnehmenden am Straßenverkehr
Fahrzeugsicherheit	Anteil der neuen Pkw mit einer Euro NCAP-Sicherheitsbewertung, die mindestens über einem festgelegten Schwellenwert liegt	Fahrzeugsicherheit	Anteil an Fahrzeugsicherheitssystemen in privaten Fahrzeugen
Infrastruktur	Anteil der zurückgelegten Strecke auf Straßen mit einer Sicherheitsbewertung über einem vereinbarten Schwellenwert	Infrastruktur	In Planung
Wirksame Versorgung nach einem Unfall	Verstrichene Zeit in Min. und Sek. zw. dem Notruf nach einer Kollision mit Personenschäden und der Ankunft der Rettungsdienste am Unfallort	Leistungen des Rettungsdienstes	Mittlere Hilfsfrist, Zeitspanne von der Beendigung des Meldeggesprächs bis zum Eintreffen des ersten geeigneten Rettungsmittels am Einsatzort



Anlage 3: Case Study

Case Study:

Network Safety Index in Amsterdam

Im Jahr 2016 führte Amsterdam anschließend der Network Safety Index (NSI) ein, um die Bewertung der Infrastruktur zu ermöglichen. Dazu wurden pro Straße systematisch Merkmale der Straßen- und Fahrradinfrastruktur mit Verkehrsintensitätsdaten und Unfallstatistiken kombiniert. Der Network Safety Index dient als empirische Basis zur Identifikation gefährlicher Straßenabschnitte, um diese zielgerichtet für präventive Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu priorisieren (SWOV 2017).

Amsterdam setzt weiterhin Maßstäbe bei der Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit im Stadtgebiet. Im Dezember 2023 wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Großteil der innerstädtischen Hauptstraßen Amsterdams von 50 km/h auf 30 km/h gesenkt. Die Abbildung 1 veranschaulicht die Straßen, auf denen die Geschwindigkeit von Tempo 50 (rot) auf Tempo 30 (blau) reduziert wurde.

Auf Basis einer Analyse der ersten sechs Monate nach Umsetzung der Maßnahme konnte festgestellt werden, dass die Menschen tatsächlich eine geringere Geschwindigkeit fahren. Im Durchschnitt ist die Geschwindigkeit auf 30-km/h-Straßen um 5 % gesunken. Auf Straßenabschnitten ohne Ampeln beträgt die Geschwindigkeitsreduzierung 10 %.

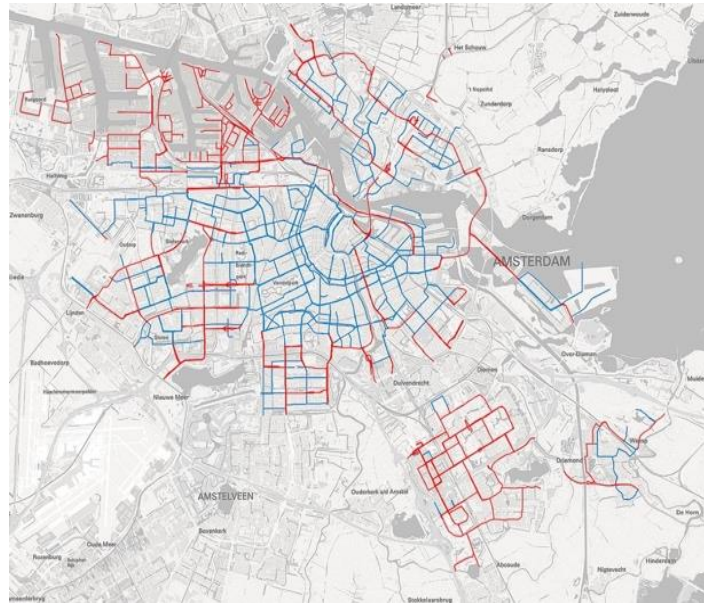


Abbildung 1: Übersicht der Straßennetzänderungen durch Höchstgeschwindigkeiten von 50 auf 30 km/h in Amsterdam (Bildquelle: (Randelhoff 2025) <https://www.zukunft-mobilitaet.net/174605/analyse/evaluation-tempo30->

Die Geschwindigkeit wurde auch auf Straßen mit 50 km/h reduziert. Im öffentlichen Nahverkehr führt die Maßnahme auf mehreren Strecken zu längeren Wendezeiten, allerdings etwas weniger als von den städtischen Verkehrsbetrieben erwartet.

Die Mehrheit der Amsterdamer Bevölkerung steht der Maßnahme positiv gegenüber. Insgesamt 6 von 10 Amsterdamerinnen stehen der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in der Stadt (sehr) positiv gegenüber. Die große Mehrheit der Menschen ohne Auto steht der Maßnahme positiv gegenüber. Auch die Mehrheit der Autobesitzer äußert sich (sehr) positiv. Etwa 10 % der Nicht-Autobesitzer und 30 % der Autobesitzer stehen der Maßnahme (sehr) negativ gegenüber. (Gemeente Amsterdam, Oktober 2024)



4. STRATEGISCHE UMFELDDANALYSE

Anlage 4: Strategienübersicht

Tabelle 2: Übersicht strategischer Dokumente

Name	Art	Ziele und Zielwerte	Evaluationsmechanismen
UN-Ebene:			
Global Plan for the Second Decade of Action for Road Safety 2021- 2030 (2021)	strategisch	Tote und Verletzte um mind. 50 % reduzieren (2021-2030) Safe System Ansatz zur Erreichung der Vision Zero	
Road Safety Strategy (2019)	Aktionsprogramm	Bekanntnis zur Vision Zero Safe System Approach	
EU-Ebene:			
EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030 (2021)	strategisch	Zwischenziel: 50 % weniger Tote und Schwerverletzte (2021-2030) Langzeitziel: keine Verkehrstoten und Schwerverletzte bis 2050	8 Leistungsindikatoren (Key Performance Indicators, s. Anlage, Leitfäden für die Anwendung und erste Datenerhebungen im Projekt „Baseline“)
Strategischer Aktionsplan zur Straßenverkehrssicherheit (2018)	Aktionsprogramm	8 Handlungsfelder (Steuerung, Finanzierung, sichere Straßen und Straßenränder, sichere Fahrzeuge, sichere Teilnahme, schnelle und wirksame Notfalleinsätze, Zukunft, globale Rolle)	
Bundes-Ebene:			
Gemeinsame Strategie für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland 2021-2030 (“Pakt für Verkehrssicherheit”)	strategisch	Verkehrstote um 40 % reduzieren (2021-2030) Bekanntnis der Unterzeichnenden zur Vision Zero Zahl der Schwerverletzten signifikant reduzieren 12 Handlungsfelder (geteilte Verantwortung, Mobilität von Kindern/Jugendlichen, Radverkehr, Fußverkehr, Motorradfahren, Mobilitätsbildung, Technologien, Güterverkehr/Logistik, Unfallfolgen, Vorgaben/Verordnungen, Verkehrsklima, bestehende Maßnahmen)	Kontinuierliche Evaluierung der Entwicklungen und Maßnahmen in der Verkehrssicherheit



Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021-2030	Aktionsprogramm	Verkehrstote um 40 % reduzieren (2021-2030)	Implementierung von Verkehrssicherheitsindikatoren (wurden 2024 von der BASt entwickelt, s. Anlage) Alle 2 Jahre Unfallverhütungsbericht (wurde um Monitoring erweitert, aktueller Bericht von 2020/21)
Landesebene Schleswig-Holstein:			
Koalitionsvertrag 2022-2027	Absichtserklärung	Umsetzung der Vision Zero	
Radstrategie 2020	strategisch	<p>Oberziel: Unfallzahlen verringern "Vision Zero"</p> <p>Teilziele</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die allgemeinen Unfallzahlen mit Radbeteiligung bis zum Jahr 2030 gegenüber 2020 um 50 % reduzieren. - Die Zahl der Radverkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten bis zum Jahr 2030 gegenüber 2020 um 30 % reduzieren. - Die allgemeinen Unfallzahlen mit Radbeteiligung bis zum Jahr 2025 gegenüber 2020 um 25 % reduzieren. - Die Zahl der Radverkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten bis zum Jahr 2025 gegenüber 2020 um 20 % reduzieren. - Spätestens im Jahr 2030 soll Schleswig-Holstein zu den zwei Flächenländern mit den niedrigsten relativen Unfallzahlen in Bezug auf Getötete (pro Einwohnerzahlen) gehören. 	<p>Evaluierung der Unfallzahlen jährlich durch Landespolizei</p> <p>Strategie wurde 2022 evaluiert</p> <p>Aktuell erfolgt eine externe Evaluierung der Radstrategie, inkl. Aktualisierung der Zielsetzung und Handlungsschwerpunkte</p>
Verkehrssicherheitskonzept 2003	strategisch	<p>1991-2010 Reduzierung Verkehrstote/Schwerverletzte um 50%</p> <p>Spätestens im Jahr 2010 soll Schleswig-Holstein zu den zwei Flächenländern mit den niedrigsten relativen Unfallzahlen in Bezug auf Getötete (pro Einwohnerzahlen) gehören</p>	





Ergänzend dazu wurden folgende weitere landespolitische Schriftstücke zur Verkehrssicherheit in Schleswig-Holstein in der Analyse berücksichtigt:

- Richtlinie über Zuwendungen des Landes Schleswig-Holstein für Maßnahmen zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung (2025-2027)
- Bericht zur schriftlichen Anhörung des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses zu den Verkehrssicherheitsanträgen (2023)
- Bericht der Landesregierung zur Lage der Verkehrssicherheit in Schleswig-Holstein (2023)
- Fortschreibung Radverkehrsnetz (2023)
- Strategie zur Entwicklung der Landesstraßen in Schleswig-Holstein (2023-2035)
- Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung (2022)
- Erste Evaluierung der Radstrategie Schleswig-Holstein (2022)
- Richtlinie für die örtliche Untersuchung von Unfällen im Straßenverkehr (2020)
- Gesamtstrategie für mehr Fairness und Sicherheit im Straßenverkehr (2014)





Anlage 5: Verkehrssicherheitsstrategien der Bundesländer

Um die Situation der strategischen Ausrichtung Schleswig-Holsteins vergleichen zu können, wurden die Verkehrssicherheitsstrategien aller Bundesländer analysiert (Tabelle 3).

Tabelle 3: Verkehrssicherheitsstrategien der Bundesländer

Bundesland	Dokument	Jahr	Ziele
Baden-Württemberg	Verkehrssicherheitspakt	2023	Vision Zero 60 % weniger Getötete (2010-2030)
Bayern	Verkehrssicherheitsprogramm 2030 „Bayern mobil – sicher ans Ziel“	2021	Vision Zero Zahl der Getöteten und Verletzten so weit wie möglich zu senken
Berlin	Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2030	2025	Vision Zero keine Verkehrsunfälle mit Verletzten und schweren Personenschäden mehr
Brandenburg	Verkehrssicherheitsprogramm 2034	2024	Vision Zero Zahl der Getöteten und Verletzten bei Verkehrsunfällen soll weiter gesenkt werden
Bremen	Nicht vorhanden		Zielbild im Verkehrsentwicklungsplan: Vision Zero
Hamburg	Nicht vorhanden		
Hessen	Verkehrssicherheitskonzept 2035	2021	Vision Zero Reduzierung Getötete um 50 % (2020-2030) Gesamtanzahl bis 2030 auf 110, bis 2035 auf max. 75
Mecklenburg-Vorpommern	Integriertes Konzept zur Verkehrssicherheit	2024	Vision Zero Reduzierung Verkehrstote um 40 % 2021-2030
Niedersachsen	Nicht vorhanden		Koordinierung liegt bei der Landesverkehrswacht
Nordrhein-Westfalen	Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2030	2023	Vision Zero Reduzierung Getötete um 40 % Reduzierung Schwerverletzte um 20 % im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz verankert, alle 5 Jahre evaluieren
Rheinland-Pfalz	Nicht vorhanden		
Saarland	Verkehrssicherheitsprogramm Saarland	2021	Vision Zero



Bundesland	Dokument	Jahr	Ziele
Sachsen	Verkehrssicherheitsprogramm	2024	Vision Zero
Sachsen-Anhalt	Verkehrssicherheitsprogramm 2021	2017	Vision Zero
Schleswig-Holstein	(Verkehrssicherheitskonzept mit Zeithorizont 2010) kein aktuelles vorhanden	(2003)	Orientierung am programmatischen Rahmen von EU und Bund
Thüringen	Verkehrssicherheitsprogramm Thüringen 2030	2023	Vision Zero

Die Analyse zeigt, dass elf von sechzehn Bundesländern über ein aktuelles Landesverkehrssicherheitsprogramm verfügen, Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein bilden die Ausnahme. Die meisten Programme orientieren sich an den Zielen der Bundesregierung und bekennen sich zur „Vision Zero“. Baden-Württemberg setzt u.a. auf ambitionierte Zielwerte zur Reduktion von Getöteten. Nordrhein-Westfalen quantifiziert die Reduktionsziele für Schwerverletzte mit 20 %, womit das Land zwar hinter den EU-Vorgaben zurückbleibt, jedoch die auf Bundesebene nur vage formulierte Zielsetzung einer „signifikanten Reduktion“ konkretisiert.

Auffällig ist, dass die Mehrzahl der Länder Anfang der 2020er Jahre bestehende Programme überarbeitet oder neue Strategien mit Zielhorizont 2030 entwickelt hat. Dies fällt zeitlich mit der Unterzeichnung des Pakts für Verkehrssicherheit 2021 zusammen, in dem Bund, Länder, Kommunen und weitere Akteur*innen die „Vision Zero“ als gesamtgesellschaftliche Aufgabe anerkannten. Unter dem Leitbild „Sichere Mobilität – jeder trägt Verantwortung, alle machen mit“ verpflichtet der Pakt Bund, Länder und Kommunen gleichermaßen: Der Bund übernimmt die Rolle des Initiators und Koordinators, während die Länder vor allem für Überwachung, Verkehrserziehung und Infrastruktur verantwortlich sind.

Die Länder sind angehalten, ressortübergreifende Maßnahmenprogramme zu entwickeln und mit Bund, Kommunen und weiteren Partnern abzustimmen. Sie tragen die Verantwortung, Zeitpläne und Zuständigkeiten für die Umsetzung festzulegen und die Fortschritte regelmäßig zu evaluieren. Viele Landesprogramme verweisen auf geplante Evaluationen, verbleiben aber ohne detaillierte Methoden oder Indikatoren. Es ist dabei zu beachten, dass die von der BASt entwickelten Safety Performance Indicators (SPIs) (2024) erst nach der Veröffentlichung der meisten Landesprogramme vorlagen und deren Anwendung auf Landesebene daher noch nicht etabliert sein konnte. Für Schleswig-Holstein ergibt sich hier die Chance, vorausschauend voranzugehen und die Datenerhebung im Land auf die kommenden Standards und SPIs vorzubereiten.

Insgesamt ist festzuhalten, dass sich die Bundesländer mit der freiwilligen, jedoch verbindlichen Unterzeichnung des Pakts verpflichtet haben, aktiv und transparent zur Umsetzung der Vision Zero beizutragen. Die enge Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern und Kommunen bildet hierfür eine zentrale Grundlage (Abbildung 3 im Bericht).





5. STRUKTUREN UND ZUSAMMENARBEIT

Anlage 6: Vorgehensweise

Folgendes mehrstufiges Vorgehen wurde zur Beantwortung o.g. Fragen angewandt:

- Identifikation der zentralen Akteur*innen: Im ersten Schritt wurden die wichtigsten Akteur*innen der Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein identifiziert. Diese Auswahl erfolgte in enger Rücksprache mit dem MWVATT, um eine möglichst umfassende und repräsentative Abbildung der bestehenden Strukturen und Zuständigkeiten zu gewährleisten.
- Erstellung eines Fragebogens und Interviewleitfadens: Zur Beantwortung der zentralen Fragestellungen wurde ein strukturierter Fragebogen entwickelt, der bei allen Befragungen als methodische Grundlage diente. Ziel war es, Informationen zu folgenden Themen zu erfassen: Rollen und Zuständigkeiten der Akteur*innen, aktuelle Tätigkeitsfelder und Handlungsschwerpunkte, Einschätzungen zu Stärken und Schwächen in der Verkehrssicherheitsarbeit sowie bestehende Kommunikations- und Kooperationsstrukturen. Der Fragebogen wurde einheitlich aufgebaut, um eine gute Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten und dabei Raum für die unterschiedlichen Akteursgruppe zu geben.
- Interviews mit zentralen Akteur*innen: leitfadengestützte Interviews mittels Videokonferenzen
- Schriftliche Befragung des erweiterten Akteurskreises: Ein erweiterter Kreis relevanter Akteur*innen wurde mithilfe des standardisierten Fragebogens befragt

Alle vorgesehenen Interviews wurden durchgeführt und 13 schriftlich ausgefüllte Fragebögen zurückgesendet (Tabelle 4).





Tabelle 4: Übersicht zu Akteur*innen und der jeweiligen Art der Befragung

Akteur	Art der Befragung
MWVATT, Abteilung VII 4:	
Referat 40 der Abteilung VII 4 – Verkehr und Straßenbau	Interview
Referat 41 der Abteilung VII 4 – Verkehr und Straßenbau	Interview
Referat 43 der Abteilung VII 4 – Verkehr und Straßenbau	Interview
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr SH (LBV.SH):	Interview
Straßenbaulastträger	Interview
Straßenverkehrsbehörde	Interview
Stabsstelle Radverkehr	Interview
Landesunfallkommission	Interview
Fachgruppe Eisenbahn	Fragebogen
Landespolizei	Interview
IQSH (Landesfachberater)	Interview
Unfallkommission Ostholstein	Interview
Unfallkommission Kiel	Interview
Landesverkehrswacht	Interview
ADAC SH	Interview
RAD.SH	Interview
Referat 30 der Abteilung III – Bildungsministerium	Fragebogen
Referat 42 der Abteilung IV – Innenministerium	Fragebogen
KFZ-Verband SH	Fragebogen
Fahrlehrerverband SH	Fragebogen
ADFC SH	Fragebogen
VCD Nord	Fragebogen
Unfallkasse Nord	Fragebogen
Provinzial Nord	Fragebogen
AOK SH	Fragebogen
Sparkassen-und Giroverband SH	Fragebogen
DEKRA	Fragebogen
TÜV Nord	Fragebogen





Anlage 7: Verkehrssicherheitsakteur*innen

Die wichtigsten Verkehrssicherheitsakteur*innen und ihre Funktion im Bereich Verkehrssicherheit werden im Folgenden im Überblick vorgestellt.

Ministerium Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT):

Im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT) übernimmt die Abteilung VII 4 -Verkehr und Straßenbau, und dort die Referate, 40, 41 und 43 wichtige Aufgaben im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit mit Bezug zum Straßenverkehr.

Das Referat 43 der Abteilung VII 4 - Verkehr und Straßenbau fungiert als Schnittstelle zwischen Bundesebene, Landesebene und kommunaler Ebene. Es übt verkehrssicherheitsrelevante Tätigkeiten in drei Bereichen aus: Im Straßenverkehrsrecht, Straßenrecht und in der Koordination präventiver Verkehrssicherheitsarbeit im Land. In diesen Bereichen erfolgt jeweils eine strategische Steuerung durch das Referat 43.

Der Bereich Straßenverkehrsrecht umfasst das Verhaltensrecht im Straßenverkehr, die Fahrzeugzulassung, das Fahrerlaubnisrecht sowie das Ordnungswidrigkeitenrecht im Straßenverkehr. Das Referat 43 übt die oberste Fachaufsicht über die Kfz-Zulassungsbehörden, die technischen Prüfstellen, die Fahrerlaubnisbehörden, die Straßenverkehrsbehörden und die Bußgeldstellen aus. Im Bereich Straßenrecht hat das Referat 43 die Rechtsaufsicht über bestimmte kommunale Straßenbaulastträger. Rechts- und Fachaufsicht unterscheiden sich dahingehend, dass im Rahmen der Rechtsaufsicht die Befugnis der aufsichtsführenden Behörde darauf beschränkt ist, die Rechtmäßigkeit des Verwaltungshandelns zu überprüfen, während bei der Fachaufsicht neben der Rechtmäßigkeit auch die Zweckmäßigkeit des Verwaltungshandelns beaufsichtigt wird. Im Rahmen der Fachaufsicht steuert die Fachaufsichtsbehörde das Verwaltungshandeln z. B. durch Erlasse und Weisungen. Das Referat 43 ist in diversen Bund-Länder-Fachausschüssen vertreten und gibt die Ergebnisse dieser Ausschüsse in der Regel durch Dienstbesprechungen an die nachgeordneten Behörden weiter. Zudem nutzt das Referat 43 auch Möglichkeiten von Präsentationen und Vorträgen in verschiedenen Gremien, um die relevanten Stakeholder zeitnah und umfassend zu informieren.

Das Referat 43 agiert darüber hinaus mittels einer halben Stelle als Koordinierungsstelle für präventive Verkehrssicherheitsarbeit, dabei insbesondere für Aktivitäten der Mobilitäts- und Verkehrserziehung im Sinne des Einwirkens auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden. Diesem Engagement liegt - anders als im Straßenverkehrsrecht und Straßenrecht - kein gesetzlicher Auftrag zu Grunde. Das Referat 43 kann hier frei gestalten, agiert aber Hand in Hand mit Bund und Ländern, u.a. als Mitglied in der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Verkehrssicherheit. Die Zusammenarbeit mit den nicht-behördlichen Verkehrssicherheitsakteur*innen im Handlungsfeld Mensch wird koordiniert sowie die Umsetzung und/oder Finanzierung konkreter Präventionsmaßnahmen begleitet bzw. durchgeführt. Grundlage für die Finanzierung von Projekten im Bereich der Mobilitäts- und Verkehrserziehung aus dem Landeshaushalt ist eine Förderrichtlinie.



Das Referat 40 der Abteilung VII 4 – Verkehr und Straßenbau ist seit 2019 für den Bereich Rad- und Fußverkehr zuständig, einer vulnerablen Verkehrsteilnehmergruppe. Das Referat 40 verantwortet bspw. die Entwicklung und Fortschreibung der Radstrategie des Landes, bei der auch die Verkehrssicherheit eine zentrale Rolle spielt und aktuell extern evaluiert wird. Mit dem Ergebnisbericht wird Ende 2025 gerechnet. Im Entstehungsprozess der Radstrategie und insbesondere zu den Beratungen im Handlungsfeld Verkehrssicherheit kamen und kommen über den „Runden Tisch Radverkehr“ wesentliche Verkehrssicherheitsakteur*innen an einen Tisch. Die Vernetzung auf Bundesebene erfolgt durch die Bund-Länder-Arbeitskreise zum Rad- und Fußverkehr. Die Finanzierung infrastruktureller Radverkehrsmaßnahmen (und ggf. damit zusammenhängender Fußverkehrsmaßnahmen) erfolgt durch Bundes- und Landesmittel auf Basis entsprechender Förderrichtlinien.

Das Referat 41 der Abteilung VII 4 – Verkehr und Straßenbau ist verantwortlich für die strategische Steuerung von Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb der in Landeszuständigkeit stehenden Straßen und hat somit in enger Zusammenarbeit mit dem LBV.SH direkten Einfluss auf die Verkehrssicherheit der Verkehrsinfrastruktur des Landes. Die Vernetzung auf Bundesebene erfolgt durch die bautechnisch und betrieblich geprägten Bund-Länder-Fachausschüsse und den Arbeitskreis Straßenbau. Für die operative Umsetzung im Land ist der LBV.SH in fachlicher Absprache und unter Aufsicht des Referats 41 zuständig. Die Finanzierung der infrastrukturellen Verkehrssicherheitsmaßnahmen erfolgt über den Landes- und Bundeshaushalt.

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH):

Der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) erfüllt öffentliche Aufgaben im Bereich des Straßenbaus und Verkehrs. Seine Aufsichtsbehörde ist das MWVATT. Als Landesbetrieb ist ihm nach § 26 Absatz 1 Landeshaushaltsordnung in wirtschaftlicher Hinsicht im Rahmen der Aufstellung eines Wirtschaftsplanes weitgehende Selbstständigkeit eingeräumt. Die Zusammenarbeit von MWVATT und LBV.SH erfolgt im Rahmen der üblichen verwaltungsrechtlichen Aufsichtsstrukturen und den jährlichen Zielvereinbarungen, in denen gemeinsam Prioritäten und Schwerpunkte der Aufgabenerfüllung des LBV.SH festgelegt werden. Strategische Aufgaben erfolgen in der Regel im MWVATT, operative Aufgaben im LBV.SH. Der LBV.SH fungiert als Straßenbaulastträger für die Bundes- und Landesstraßen und übernimmt wichtige Aufgaben eines Straßenbaulastträgers auch für sieben Kreise des Landes. Auf diesen Straßen ist der LBV.SH für die Planung, den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb zuständig und kann Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (z. B. bauliche Anpassungen, Markierungen oder sichere Querungsmöglichkeiten) umsetzen.

Der LBV.SH hat außerdem die Funktion der oberen Straßenverkehrsbehörde und ist Fachaufsichtsbehörde für straßenverkehrsrechtliche Angelegenheiten der unteren Straßenverkehrsbehörden. Er vertieft die Erlasse des MWVATT und steuert als Fachaufsichtsbehörde das Verwaltungshandeln der unteren Straßenverkehrsbehörden. Der LBV.SH steht im regelmäßigen Austausch mit den Straßenverkehrsbehörden und achtet z. B. darauf, dass Verkehrsschauen und Unfallkommissionen durchgeführt werden. Der LBV.SH führt regelmäßig Dienstbesprechungen mit den Straßenverkehrsbehörden durch.



Gemeinsam mit dem Landespolizeiamt (LPA) bietet er Schulungen für Mitglieder der örtlichen Unfallkommissionen an (mehr dazu in Kapitel **Error! Reference source not found.**).

Der Vollständigkeit halber ist zu erwähnen, dass die Eisenbahnaufsichtsbehörde im LBV.SH die Einhaltung sicherheitsbezogener Vorschriften bei nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen sowie bei Fahrzeughaltern und Fahrzeugherstellern überwacht. Im Rahmen der Aufsicht wird auf die Herstellung und Einhaltung einer sicheren Eisenbahninfrastruktur hingewirkt und die Sicherheit von Bahnübergängen als Schnittpunkt zwischen Schienen- und Straßenverkehr kann mit Instrumenten wie Bahnübergangsschauen und entsprechender Nachverfolgung erhöht werden. Eine tiefere Betrachtung des Schienenverkehrs ist nicht Gegenstand dieses Berichts.

Die Stabsstelle Radverkehr im LBV.SH ist die Koordinierungs- und Ansprechstelle für Radverkehrsthemen im LBV.SH und auch für Dritte (z. B. MWVATT, Kommunen, Interessenvertretungen, Bürger). Sie wirkt an der Umsetzung der Ziele der Landesradstrategie sowie der strategischen und technischen Grundsatzfragen / Positionen des Radverkehrs im Zuständigkeitsbereich des LBV.SH mit. In verschiedenen Gremien und Expertendialogen ist sie zudem Teil verkehrssicherheitsrelevanter Beratung / Diskussionen.

Auch die Federführung für die Landesunfallkommission ist im LBV.SH angesiedelt. Die Landesunfallkommission arbeitet mit den örtlichen Unfallkommissionen zusammen und hat diese, soweit erforderlich, zu beraten.

Örtliche Unfallkommissionen:

Die örtlichen Unfallkommissionen spielen eine zentrale Rolle in der Verkehrssicherheitsarbeit. Die Unfallkommissionen setzen sich aus Vertreter*innen der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei und der Straßenbaubehörde zusammen. Falls erforderlich können im Einzelfall andere Fachbehörden hinzugezogen werden. Es handelt sich also um einen interdisziplinären Ansatz, um Unfallhäufungen zu analysieren, und daraus Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit abzuleiten. Die Verwaltungsvorschrift zu § 44 StVO verpflichtet die Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaubehörden und Polizei bei Unfallhäufungen tätig zu werden. Ein Landeserlass (2009) spezifiziert die Arbeit der Unfallkommissionen im Land Schleswig-Holstein. Auf Basis der von der Polizei übermittelten Unfalldaten und Analysen werden Unfallhäufungsstellen identifiziert und ermittelt, worauf diese zurückzuführen sind. Es wird geprüft, welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um unfallbegünstigende Besonderheiten zu beseitigen. Die örtlichen Unfallkommissionen kommen mindestens einmal im Jahr zusammen. Die Ergebnisniederschriften werden der Landesunfallkommission übersandt.

Landespolizei:

Die **Landespolizei** ist dem Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport (MIKWS) unterstellt. Die polizeiliche Verkehrsunfallstatistik - der jährliche Verkehrssicherheitsbericht - dient als zentrale Datengrundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit. Für jede der sieben Polizeidirektionen wird eine Vertiefungsversion dieses Berichts angefertigt. Im Bereich der Verkehrssicherheit ist sie



sowohl repressiv als auch präventiv aktiv: Repressiv führt sie großflächige Kontrollen im gesamten Straßenraum durch – etwa mit Geschwindigkeitsüberwachungen, Alkohol- und Drogentests, Fahrtüchtigkeitsprüfungen und Schwerlastkontrollen. Präventiv betreibt sie landesweite Kampagnen und Schulungsmaßnahmen, darunter Programme für Kinder, Workshops für erwachsene Verkehrsteilnehmende und spezielle Trainings für Seniorinnen und Senioren. Darüber hinaus wirkt die Landespolizei als Akteur in der Landesunfallkommission und den örtlichen Unfallkommissionen bei der Analyse schwerer und tödlicher Unfälle mit. Eine Zusammenarbeit auf Länderebene erfolgt über die Arbeitsgemeinschaft Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten (AG VPA). Die AG VPA gibt Empfehlungen zu verschiedenen (auch verkehrssicherheitsrelevanten) Themen des Straßenverkehrs und der Verkehrspolizei. Insofern berät sie auch die ständige Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder (IMK).

Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein (LVW SH):

Die **Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein (LVW SH)** ist eine zentrale Organisation im Bereich der Mobilitäts- und Verkehrserziehung und führt ein umfangreiches jährliches Arbeitsprogramm mit Aktionen, Angeboten und Kampagnen für verschiedene Zielgruppen durch. Die LVW SH ist ein gemeinnütziger Verein mit 20 Kreis- und Ortsverkehrswachten. Die regionalen Verkehrswachten in Schleswig-Holstein sind ebenfalls rechtlich selbständig und gemeinnützig und sind über die Satzung an die LVW SH gebunden. Die Aufgaben werden von ehrenamtlichen Mitarbeitenden umgesetzt, von einer hauptamtlichen Leitung koordiniert, einem von den Mitgliedern gewählten Vorstand inhaltlich gesteuert und überwiegend vom MWVATT finanziert. Ihre Hauptaufgabe ist die Förderung der Verkehrssicherheit durch die Arbeit am menschlichen Verhalten. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf zielgruppenspezifischen Programmen, etwa für Schulkinder oder Senioren. Die Verkehrswachten haben sich auf Bundesebene in der Deutschen Verkehrswacht zusammengeschlossen. Die LVW SH ist eine der 16 Landesverkehrswachten und damit ordentliches Mitglied der bundesweiten Deutschen Verkehrswacht.

RAD.SH:

Die Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein e. V. (RAD.SH) ist ein gemeinnütziger Verein, dem Kreise, Ämter, Städte und Gemeinden als Mitglieder angehören. Das MWVATT fördert die RAD.SH finanziell. Im Bereich Verkehrssicherheit berät RAD.SH seine Mitglieder bei der Umsetzung von Mobilitätskonzepten und zu Fragen der Fuß- und Radverkehrsplanung. Es versteht sich als Kompetenzzentrum mit einer vermittelnden Rolle zwischen Planungs- und Anordnungsbehörden, setzt sich für die Qualifizierung und Fortbildung der Beschäftigten ein und unterstützt die Umsetzung geeigneter Maßnahmen. RAD.SH ist Teil des 2025 gegründeten AGFK Deutschland Beirates, die die elf Landesarbeitsgemeinschaften fuß- und radverkehrsfreundlicher Kommunen bündelt.

ADAC SH:

Der ADAC Schleswig-Holstein e.V. ist ein Idealverein. Sein Hauptzweck ist nicht die wirtschaftliche Gewinnorientierung, sondern der Schutz von Interessen seiner Mitglieder als



Verbraucher. Darüber hinaus setzt er sich für Verkehrssicherheit, Verkehrserziehung und den Fortschritt im Verkehrswesen ein und fördert die Belange des Kraftfahrtwesens.

In Schleswig-Holstein engagiert sich der Landesverband besonders in der Verkehrssicherheitsarbeit und führt präventive Programme durch, die sich gezielt an Kinder, Jugendliche und Senioren richten. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf Schulwegsicherheit, Fahrrad- und Verkehrserziehung sowie auf Präventionsveranstaltungen zum Thema „Toter Winkel“. Hierzu zählen auch Programme der ADAC Stiftung, wie „Achtung Auto“ und „ADACUS“. Gemeinsam mit der Unfallkasse Nord ist der ADAC Schleswig-Holstein Initiator des neuen „Runden Tisch Schulwegsicherheit“. Als Regionalclub ist der ADAC SH Teil des bundesweit organisierten ADAC e. V. und in überregionale Gremien und Maßnahmen zur Verkehrssicherheit eingebunden.

IQ.SH:

Das Institut für Qualitätsentwicklung an Schulen Schleswig-Holsteins (IQSH) ist eine Einrichtung des Ministeriums für Allgemeine und Berufliche Bildung, Wissenschaft, Forschung und Kultur (MBWFK) und bietet vielfältige fachliche und pädagogische Qualifizierungs- und Beratungsleistungen an. Das IQSH übernimmt dabei als zentrale Landesfachstelle die Aus-, Fort- und Weiterbildung von Lehrkräften im Bereich Verkehrssicherheit. Im Rahmen von Kooperationen und bedarfsorientierten Projektförderungen geht das IQSH flexibel auf die Anforderungen der Schulen ein und stimmt zentrale Themen der Verkehrssicherheitsarbeit landesweit ab. Zur Unterstützung des MBWFK in allen Fragen der schulischen Mobilitäts- und Verkehrserziehung, der Koordinierung der Arbeit der Kreisfachberatenden für Mobilitäts- und Verkehrserziehung und weiterer für die schulische Mobilitäts- und Verkehrserziehung relevanter Aufgaben, wurde die Funktion einer Landesfachfachberaterin oder eines Landesfachberaters für Mobilitäts- und Verkehrserziehung geschaffen, der oder die im Rahmen des Bund-Länder-Arbeitskreis „Schulische Verkehrserziehung“ auch bundesweit zu diesem Thema vernetzt ist.

Verbände, Versicherungen und weitere Akteur*innen:

Weitere wichtige Stakeholder mit Bezug zur aktiven Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein sind der **ADFC Schleswig-Holstein e.V. (ADFC SH)**, der **VCD Nord, Verband des Kraftfahrzeuggewerbes Schleswig-Holstein e. V.** sowie der **Fahrlehrer-Verband Schleswig-Holstein**. Sie engagieren sich im Bereich der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit und führen öffentlichkeitswirksame Aktionen durch.

Die **Unfallkasse Nord, Provinzial Versicherung**, die **AOK** sowie der **Sparkassen- und Giroverband** kooperieren mit der Landesverkehrswacht und den zuständigen Behörden bei verschiedenen Maßnahmen der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit. Sie stellen finanzielle Mittel für öffentlichkeitswirksame Kommunikationskampagnen und Aktionstage bereit und tragen so wesentlich zur Umsetzung entsprechender Projekte bei.

Für die Abnahme von Fahrerlaubnisprüfungen sind in Deutschland die Technischen Prüfstellen von **TÜV Nord** und **DEKRA** zuständig. Sie sind nach dem Kraftfahrersachverständigen-gesetz (KfSachvG) mit hoheitlichen Befugnissen ausgestattete



Unternehmen von den obersten Landesbehörden mit der Durchführung der Fahrerlaubnisprüfungen betraut. Sie unterstehen der Fachaufsicht der Länder. Die von den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern (aaSoP) nach dem KfSachvG zu erfüllenden Anforderungen an deren Eignung und Befähigung, gewährleisten ein hohes Qualitätsniveau bei der objektiven Beurteilung von Fahrerlaubnisbewerbern und tragen damit auch zur Sicherheit des Straßenverkehrs bei. Darüber hinaus besteht die gesetzliche Verpflichtung, ein flächendeckendes Netz von Prüforten vorzuhalten sowie ein belastbares Qualitätsmanagement und eine Überwachungsmöglichkeit.

Die anerkannten Überwachungsorganisationen **TÜV NORD** und **DEKRA** (sowie GTÜ, KÜS, TÜV SÜD, TÜV Hanse, FSP, TÜV Rheinland) leisten einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit in Schleswig-Holstein. Als unabhängige Prüforganisationen führen sie regelmäßig Hauptuntersuchungen (HU) und Abgasuntersuchungen (AU) an Kraftfahrzeugen durch. Dabei kontrollieren sie, ob Fahrzeuge den gesetzlichen Vorschriften und sicherheitstechnischen Anforderungen entsprechen. Durch das frühzeitige Erkennen und Beseitigen technischer Mängel tragen sie entscheidend dazu bei, Unfälle aufgrund technischer Defekte zu verhindern. Zusätzlich engagieren sich die Organisationen in Forschung, Unfallanalysen und der Entwicklung von Prüftechnologien, um die Sicherheit im Straßenverkehr kontinuierlich zu verbessern.



Anlage 8: Maßnahmenübersicht

Tabelle 5: Maßnahmenübersicht

	Sicheres Verkehrsmanagement	Sichere Infrastruktur	Sichere Fahrzeuge	Sichere Geschwindigkeiten	Sicheres Verhalten der Verkehrsteilnehmenden
MWVATT/ LBV.SH	<ul style="list-style-type: none"> • Radstrategie inkl. Verkehrssicherheits-ziele • LRVN • Fachtagungen Radverkehr • Fachveranstaltungen • Zielvereinbarung MWVATT / LBV.SH • Landesstraßenstrategie i.V. m. Erhaltungsprogramm Landesstraßen • Allgemeine Rundschreiben (ARS), Erlasse, Informationsschreiben • Gestaltung des Rechtsrahmens (straßenverkehrsrechtliche Erlasse (Schulwegsicherheit), Informationsschreiben (Schulstraßen)) • Schnittstelle für Verkehrssicherheitsakteure • Unfallkommissionen und Verkehrsschauen • Bericht der Landesregierung zur Lage der Verkehrssicherheit in Schleswig-Holstein 2023 • Verwaltungsrechtliche Aufsichtsstrukturen • Strategische Steuerung der kommunalen Verkehrsüberwachung (Richtlinie polizeiliche und kommunale Geschwindigkeitsüberwachung) 	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung von baulichen Maßnahmen auf Landes- und kommunaler Ebene für Straßen- und Radverkehrsanlagen • AG Wurzelaufbrüchen • Wildwechselwarnanlagen • Windwarnanlagen • verkehrsrechtliche Anordnungen und Beschilderung • Unfallkommissionen, Verkehrsschauen • Sanierung und Bau von Infrastrukturen an Landes-, Bundesstraßen und in 7 Kreisen • Umsetzung von Maßnahmen der Unfallkommissionen und Verkehrsschauen für dessen Zuständigkeitsbereiche • Streckenkontrollen/ Kontrollfahrten (Straßenmeistereien) 	<ul style="list-style-type: none"> • Licht-Test (Kfz-Verband (FF) und LVW SH) • Sichere umweltgerechte Fahrzeuge • Umrüstung der Fahrzeugflotte mit Fahrzeugassistenzsystemen 	<ul style="list-style-type: none"> • Vergleiche dazu „sichere Infrastruktur“ • Dialog-Displays für Kommunen (Verlosung) gemeinsam mit LVW SH 	<ul style="list-style-type: none"> • Jährliche Präventionskampagne gemeinsam mit der Polizei (#BesserAnkommen 2023, 2024: E-Scooter, 2025: Radverkehr) • Fahrradhelme im Dachmarkendesign (2021, 2022: Helmaktion mit verschiedenen Akteuren)

Evaluation der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein

<p>MBWFK/IQSH</p>					<ul style="list-style-type: none"> • Integration von Verkehrssicherheitsinhalten in Fachanforderungen • Lehrerfortbildungen zu Mobilität und Bildung und Verkehrssicherheit • Übernahme Theorie- und Praxisausbildung für den Mofa Führerschein • Radfahrausbildung an Grundschulen (gemeinsam mit LVW SH und Polizei) • Erstellung von Schulwegeplänen
<p>MIKWS/Polizei</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung des Rechtsrahmens • Strategische Steuerung der polizeilichen Verkehrsüberwachung (Richtlinie polizeiliche und kommunale Geschwindigkeitsüberwachung) • Teilnahme an bundesweiter Aktion sicher.mobil.leben mit wechselnden Schwerpunkten • jährlicher Verkehrssicherheitsbericht (Unfallstatistik, Veröffentlichung im Rahmen Landespressekonferenz) 	<ul style="list-style-type: none"> • Teilnahme an Verkehrsschauen • Mitglied in UK • Umsetzung der Maßnahmen aus VS und UK • Verkehrsüberwachung 	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsüberwachung 	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitskontrollen (z. B. europäische Speedweek) 	<ul style="list-style-type: none"> • Beratung bei Erstellung von Schulwegeplänen • Puppenspiele in Kitas • Fahrradführerscheinprüfung (gemeinsam mit LVW SH und IQSH), • Aktionen zum „Toten Winkel“ • Aufklärung in Schulen hinsichtlich Normbewusstsein und Rechtsverstöße betreffend Tuning, Cannabis, Alkohol und E-Scooter; • Jährliche Präventionskampagne gemeinsam mit MWVATT (#BesserAnkommen, 2023, 2024: E-Scooter, 2025: Radverkehr) • „Aktion gegen Blinkermuffel“ etc.

Evaluation der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein

<p>Unfallkommissionen (Ostholstein, Kiel)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Unfallkommissionsarbeit 	<ul style="list-style-type: none"> • Beschilderung und verkehrsplanerische Maßnahmen • Bewertung des Unfallumfelds • Sichtachsenprüfung • Beschilderungs- und Markierungskontrolle • Unfallsimulationen • Sicherheitsaudits • Sichtachsenprüfung, Beschilderungs- und Markierungskontrolle 		<ul style="list-style-type: none"> • s. auch sichere Infrastruktur 	
<p>Landesverkehrswacht</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Beirat der Landesverkehrswacht in übergeordneter Abstimmungsfunktion 			<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung Dialogdisplays gemeinsam mit MWVATT 	<ul style="list-style-type: none"> • Zielgruppenorientierte Maßnahmen zu „Kinder und Jugend“ (z. B. Kleines Zebra, Sicherheit durch Sichtbarkeit, Schülerlotsen), „Sicher auf dem Zweirad“ (Fahrradführerschein, Toter Winkel, Frühradfahren), „Im Alltag mobil“ (Verkehrssicherheitstage an Berufsschulen, Risiko Handynutzung, mit Handicap mobil), „Im Alter mobil bleiben“ (Verkehrssicherheitstage für Senioren, Seniorenberater)
<p>ADAC SH</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Runder Tisch Schulwegsicherheit 				<ul style="list-style-type: none"> • Fahrradtraining (Für 1.-9. Klassen) • Achtung Auto (5./6. Klasse) • Sicher im Auto (Schulungsprogramm) • Aufgepasst mit ADACUS (Kinder 5-7 Jahre) • Kind und Verkehr (Unterstützung verkehrserzieherischen Maßnahmen) • Toter Winkel (Kampagne an Schulen)

Evaluation der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein

RAD.SH	<ul style="list-style-type: none"> • Beratung von Kommunen • Beratung zu verkehrssicherheitsrelevanten Aspekten der Infrastruktur • Infosheets zu verkehrssicherheitsrelevanten Themen, insbesondere Fuß- und Radverkehr • Initiatoren für Schulungen für Verkehrssicherheitsaspekte (z. B. Unfallkommissionsschulungen) • Informationsveranstaltungen • Fachveranstaltungen (mit unterschiedlichen Schwerpunkten) 	<ul style="list-style-type: none"> • Thematische Fortbildungsveranstaltungen für die Kommunen als Straßenbaulastträger 			<ul style="list-style-type: none"> • Kommunikation und Kampagnen (z. B. Abstandsfisch)
KFZ-Verband SH			<ul style="list-style-type: none"> • kostenlose Lichttests im Oktober (gemeinsam mit LVW SH und MWVATT) 		<ul style="list-style-type: none"> • Fahrassistenzsysteme, autonomes Fahren • Einzelaktionen für verschiedene Zielgruppen, z. B. Verteilung Kinderbücher zu Verkehrssicherheitsthemen und Mützen oder Westen an Schulkinder von den örtlichen Kfz-Innungen.
Fahrlehrerverband SH					<ul style="list-style-type: none"> • Fortbildungen für Fahrlehrer*innen
ADFC SH					<ul style="list-style-type: none"> • Beratungs- und Auszeichnungsangebot „Fahrradfreundliche Schule“ (Mobilitätsbildung) • Online-Vorträge und • Praxis Beispiele zu Schulradwegplänen und BiciBus-Initiativen
VCD Nord					<ul style="list-style-type: none"> • Kommunikationsmaßnahmen für Fokusgruppen: Fuß, Rad und ÖPNV- Nutzende • strategische Unterstützung Kidical Mass

Evaluation der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein

Unfallkasse Nord					<ul style="list-style-type: none"> • Durchführung und Beteiligung an Kampagnen, Seminaren und Aktionen (z. B. schulische Projekte)
Provinzial Nord					<ul style="list-style-type: none"> • finanzielle Unterstützung der Landesverkehrswacht bei verschiedenen Kampagnen: • „Sattelfest“: Fahrradausbildung und Fahrradführerschein für Schulkinder der 4. Klasse • „Pass auf: toter Winkel“
AOK SH					<ul style="list-style-type: none"> • AOK Walking Bus: Grundschul Kinder laufen gemeinsam zur Schule • Mit dem Rad zur Arbeit: Mitmachaktion für Beschäftigte das Rad für den Arbeitsweg zu nutzen
Sparkassen- und Giroverband SH					<ul style="list-style-type: none"> • „Das kleine Zebra“: Verkehrssicherheitsaktion für Schulanfänger • Beschaffung von Straßenspannbändern, Druck von Plakaten, • Anschaffung Ranzen Überzieher
DEKRA			<ul style="list-style-type: none"> • Hoheitliche Fahrzeugüberwachung, u.a. Hauptuntersuchungen (HU) • Weitere Sicherheitsrelevante Prüfungen und Begutachtungen 		<ul style="list-style-type: none"> • „Sicherheit braucht Köpfcchen“ (Ausstattung von Schulanfänger*innen mit Kappen)

Evaluation der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein

TÜV Nord			<ul style="list-style-type: none">• Hoheitliche Fahrzeugüberwachung, u.a. Hauptuntersuchungen (HU)• Fahrerassistenzsysteme (FAS)		
----------	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--



7. UNFALLKOMMISSION

Anlage 9: Rechtliche und technische Grundlagen der Unfallkommissionsarbeit

Die Arbeit der Unfallkommissionen basiert auf folgenden rechtlichen Grundlagen:

- Nach § 44 Abs. 1 und 2 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sind die Straßenverkehrsbehörden und die Polizei für die Ausführung der StVO und damit insbesondere für die Sicherheit und Ordnung und die Bekämpfung von Verkehrsunfällen auf den Straßen verantwortlich. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 44 StVO (VwV-StVO) konkretisiert diese Aufgabe durch die Einrichtung von Unfallkommissionen, in denen Polizei, Straßenverkehrsbehörde und Straßenbauasträger zur Verkehrsunfallbekämpfung zusammenarbeiten. Landesunfallkommissionen und ihre Aufgaben werden in der VwV-StVO nicht explizit erwähnt.
- Organisation, Zuständigkeit und Aufgaben der Unfallkommissionen werden in Ländererlassen geregelt. In Schleswig-Holstein erfolgt dies durch die „**Richtlinie zur örtlichen Untersuchung von Unfällen im Straßenverkehr in Schleswig-Holstein**“ (im folgenden auch „**Landeserlass**“, gültig bis 31.12.2025). Sie definiert Grenzwerte, beschreibt Zuständigkeiten und benennt Berichtspflichten.

Die Arbeit der Unfallkommissionen basiert auf folgenden technischen Grundlagen:

In der Richtlinie wird auf die Empfehlungen der FGSV und des UDV/GDV (die Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)) als fachliche Grundlagen verwiesen, namentlich auf die Empfehlung Nr. 12 „Führen und Auswerten von Unfalltypenkarten“, Nr. 13 „Maßnahmen gegen Unfallhäufungen“ sowie die Mitteilungen Nr. 37 „Informationen aus und Empfehlungen für Unfallkommissionen“ und 38 „Untersuchungen von Unfalltypenkarten“.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat 2012 das R2-Regelwerk „Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko)“ herausgegeben. R 2-Veröffentlichungen umfassen Merkblätter und Empfehlungen, deren Anwendung als Stand der Technik empfohlen wird. Das Merkblatt „M Uko“ beschreibt die Methodik der systematischen Unfallkommissionsarbeit inkl. Unfalltypenkarten, Festlegung von Unfallhäufungen, Unfallanalyse, Maßnahmenfindung in der Unfallkommission, Umsetzungskontrolle und Wirksamkeitsprüfung. Schleswig-Holsteins Landeserlass verweist bisher nicht auf die M UKO, sondern auf die o.g. Empfehlungen.



Im GDV-Merkblatt Nummer 12 sind die Arbeitsschritte der Unfallkommissionen übersichtlich dargestellt (Abbildung 2). Die Arbeit beginnt generell mit der Betrachtung polizeilich erfasster Unfälle und der Identifikation von Unfallhäufungen (Schritt 1). Unfallhäufungen umfassen Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL). Bei UHS werden Straßenstellen (bspw. Kreuzungen, Einmündungen, Bahnübergänge), bei UHL Straßenabschnitte (außerorts mindestens 1 km lang) betrachtet. Gemäß Landeserlass werden dafür in Schleswig-Holstein standardisierte Instrumente wie Ein- und Drei-Jahres-Unfalltypenkarten sowie Unfallblattsammlungen eingesetzt (Richtlinie zur örtlichen Untersuchung von Unfällen im Straßenverkehr SH, Ziff. 5.3). Grenzwerte dafür sind im Landeserlass definiert (Abbildung 3).

Arbeitsschritte der Unfallkommission

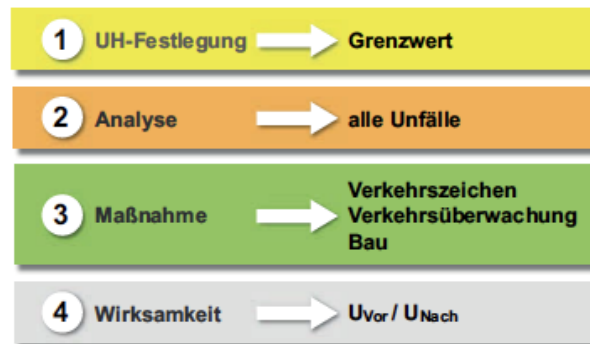


Abbildung 2: Arbeitsschritte der Unfallkommissionen gemäß UDV Merkblatt Nr. 12

Unfalltypensteckkarte	Grenzwerte
1 – Jahres Karte	-2- VU mit schwerem Personenschaden -3- VU gleichen Typs -6- VU verschiedenen Typs
3 – Jahres Karte	-3- VU mit schwerem Personenschaden

Abbildung 3: Grenzwerte für Unfallhäufungen in Schleswig-Holstein (Richtlinie zur örtlichen Untersuchung von Unfällen im Straßenverkehr SH: 8)

Analysiert werden die Unfallhäufungen in Sitzungen der Unfallkommissionsmitglieder unter Berücksichtigung der verfügbaren Unterlagen (Schritt 2). Im Landeserlass ist festgehalten, dass die örtlichen Unfallkommissionen mindestens einmal jährlich (im ersten Halbjahr) die Unfalltypenkarten auswerten (ordentliche Auswertung). Alle zwei Jahre „ist diese ordentliche Auswertung als Vorbereitung der ... vorgeschriebenen Verkehrsschauen zu nutzen“ (Richtlinie zur örtlichen Untersuchung von Unfällen im Straßenverkehr SH, Ziff. 5.4.2). Verkehrsschauen im Zweijahresrhythmus dienen gemäß VwV-StVO als ergänzendes Instrument zur Überprüfung des Straßenraum. Im Landeserlass ist zudem festgeschrieben, dass Straßenverkehrsbehörden über das Zusammentreten der örtlichen Unfallkommission im Sinne einer außerordentlichen Auswertung entscheiden, nachdem sie von der Polizei über UHS oder UHL informiert wurden (Richtlinie zur örtlichen Untersuchung von Unfällen im Straßenverkehr SH, Ziff. 5.4.3).

Auf Grundlage der Unfallanalysen leiten die Unfallkommissionen geeignete Maßnahmen ab (Schritt 3). Die Maßnahmen können straßenbauliche und verkehrstechnische Maßnahmen (z. B. Umbauten, Kreisverkehre), verkehrsregelnde Maßnahmen (z. B. Beschilderung, Geschwindigkeitsbegrenzungen) sowie polizeiliche Maßnahmen der Verkehrsüberwachung umfassen.

Die beschlossenen Maßnahmen sollen gemäß den Vorgaben des Landeserlasses sowie den Empfehlungen der FGSV und der Unfallforschung der Versicherer (UDV) dokumentiert, umgesetzt und



hinsichtlich ihrer Wirksamkeit überprüft werden (Controlling) (Schritt 4). Gemäß Landeserlass sind die Ergebnisse der ordentlichen Auswertungen bis zum 15. Juli jeden Jahres an die Landesunfallkommission zu übermitteln.

Die Landesunfallkommission wird gemäß der geltenden Landesrichtlinie hinzugezogen, wenn auf örtlicher Ebene keine Einigung erzielt werden kann oder sich besonders komplexe Sachverhalte ergeben. Außerdem soll sie für die Sicherung landeseinheitlicher Maßstäbe bei der Beseitigung von UHS und UHL sorgen und das Unfallgeschehen beobachten und Untersuchungen einleiten, sollte sich das Unfallgeschehen in einzelnen Kreisen, Städten oder Gemeinden signifikant von der allgemeinen Unfallentwicklung im Land abweichen. Die örtlichen Straßenverkehrsbehörden übermitteln die Ergebnisprotokolle der ordentlichen Auswertungen an die LUK. Die Aufgaben der Wirksamkeitsüberprüfung gemäß UDV-Merkblatt Nr. 12 im Rahmen des Controllings werden im Landeserlass keinem Akteur explizit zugewiesen.

Im Landeserlass ist zudem festgehalten, dass das Landespolizeiamt und die obere Straßenverkehrsbehörde eine Aus- und Fortbildung für Unfallkommissionsmitglieder anbieten, um einheitliche Standards zu gewährleisten (Richtlinie zur örtlichen Untersuchung von Unfällen im Straßenverkehr SH, Ziff. 4.1.1).





Anlage 10: Good Practice-Beispiele

Gute Beispiele für erfolgreiche Ansätze der Unfallkommissionsarbeit in Schleswig-Holstein, die im Rahmen der Interviews identifiziert wurden. Sie zeigen praxisnahe und vielversprechende Elemente auf.

Good Practice-Beispiel 1: Verkehrsschauen im Kreis Ostholstein

Neben den regelmäßig stattfindenden Regelverkehrsschauen, die alle zwei Jahre in jeder Gemeinde durchgeführt werden, setzt die Straßenverkehrsbehörde im Kreis Ostholstein auch gezielt auf Sonderverkehrsschauen wie insbesondere Bahnverkehrsschauen und Radverkehrsschauen. So werden Mängel hinsichtlich der Sichtbeziehungen, Infrastruktur und Beschilderung präventiv erkannt.

Die Radverkehrsschauen werden nicht aus dem Dienstwagen heraus begutachtet. Die Perspektive vom Fahrrad aus ermöglicht eine differenzierte Wahrnehmung infrastruktureller Schwachstellen – beispielsweise an Radwegauffahrten, in Engstellen oder bei der Führung im Mischverkehr. Bereits über die Hälfte der Gemeinden im Kreis wurden auf diese Weise befahren, wobei jeweils umfangreiche Maßnahmenkataloge zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit entstanden. Es hat sich zudem eine gute teilweise sehr intensive Zusammenarbeit mit lokalen Verkehrsakteuren (Verkehrswacht, ADFC, RAD.SH und Fahrlehrerverband) während und zwischen den Verkehrsschauen etabliert.

Good Practice-Beispiel 2: Behördliche Zusammenarbeit in Kiel

Ein zentrales Merkmal der Unfallkommissionsarbeit in Kiel ist die intensive interne Koordination innerhalb der Verwaltung und insbesondere zwischen Verkehrsbehörde und Tiefbauamt.

Das Tiefbauamt und die Straßenverkehrsbehörde treffen sich monatlich, um laufende Vorhaben und gemeinsame Anliegen zu besprechen. Für jede Maßnahme oder Planung ist klar benannt, wer zuständig ist, wodurch Abstimmungsprozesse effizienter verlaufen. Es wurde eine wöchentliche Sprechstunde der Straßenverkehrsbehörde mit dem Tiefbauamt eingerichtet, in der Rückfragen, neue Entwicklungen oder Hinweise aus anderen Bereichen aufgenommen und diskutiert werden.

Die Stadt Kiel hat zudem im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements die Stelle des Schulwegverantwortlichen geschaffen. Hier kommen alle Maßnahmen rund um die Sicherheit der Schulwege in Kiel zusammen. Er ist Ansprechpartner für Schulen, Schulwegplänen, Schulstraßen sowie alle baulichen Maßnahmen mit Bezug zu Schulwegen. Auf diese Weise werden Infrastruktur und Verhalten integriert adressiert.

Diese strukturierte Form der Zusammenarbeit kann Schnittstellen zwischen Baulastträgern und Straßenverkehrsbehörden vor Reibungsverlusten schützen.



LITERATURVERZEICHNIS

- AECOM (2015): Key Performance Indicators for Intelligent Transport Systems – Final report. https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/its-kpi-final_report_v7_4.pdf (01.09.2025).
- Bayrische Staatsregierung (2021): Verkehrssicherheitsprogramm 2030 - Bayern mobil - sicher ans Ziel. [https://www.bestellen.bayern.de/application/eshop_app000003?SID=1391997731&ACTIONxSESSxSHOWPIC\(BILDxKEY:%2703100093%27,BILDxCLASS:%27Artikel%27,BILDxTYPE:%27PDF%27\)](https://www.bestellen.bayern.de/application/eshop_app000003?SID=1391997731&ACTIONxSESSxSHOWPIC(BILDxKEY:%2703100093%27,BILDxCLASS:%27Artikel%27,BILDxTYPE:%27PDF%27) (21.01.2025).) (21.01.2025).
- Bundesanstalt für Straßenwesen (2024): Leistungsindikatoren für Verkehrssicherheit (SPI): Konzept und Nutzung. <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/3008/file/Leistungsindikatoren.pdf> (16.01.2025).
- Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (2011): Schwerverletzte: Verbindung von Polizei-, Rettungsdienst- und Klinikdaten. <https://www.bast.de/DE/Publikationen/BerichteBASt/Fachveroeffentlichungen/Verkehrssicherheit/Downloads/U-Schwerverletzte-2017.pdf?blob=publicationFile&v=1> (01.09.2025).
- Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (2021): Safety Performance Indicators im Straßenverkehr. Überblick und Erfahrungen aus der internationalen Praxis. https://bast.opus.hbz-nrw.de/frontdoor/deliver/index/docId/2495/file/M311_barrFrei.pdf (01.09.2025).
- Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (2024): Leistungsindikatoren für Verkehrssicherheit (SPI): Konzept und Nutzung. <https://bast.opus.hbz-nrw.de/frontdoor/deliver/index/docId/3008/file/Leistungsindikatoren.pdf> (01.09.2025).
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2020): Gemeinsame Strategie für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland 2021-2030 (Pakt für Verkehrssicherheit). <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/pakt-fuer-verkehrssicherheit.pdf?blob=publicationFile> (16.01.2025).
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021): Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021-2030. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/broschuere-verkehrssicherheitsprogramm-2021-bis-2030.pdf?blob=publicationFile> (16.01.2025).
- Bündnis 90/Die Grünen & CDU Schleswig-Holstein (2022): Ideen verbinden. Chancen nutzen. Schleswig-Holstein gestalten. (Koalitionsvertrag 2022-2027).
- Europäische Kommission (2018): Strategischer Aktionsplan zur Straßenverkehrssicherheit. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF (16.01.2025).
- Europäische Kommission (2020): EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030 – Nächste Schritte auf dem Weg zur „Vision Null Straßenverkehrstote“. <https://op.europa.eu/de/publication-detail/-/publication/d7ee4b58-4bc5-11ea-8aa5-01aa75ed71a1> (21.01.2025).
- European Commission (2021): Road Safety Thematic Report – Serious injuries. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/1b0e8fc9-4d37-4ac7-bbc9-3431c1bfe030_en?filename=Road%20Safety%20thematic%20report%20Serious%20injuries%20final.pdf (01.09.2025).



- European Commission (2023): Baseline Project – KPI reports.
<https://baseline.vias.be/en/publications/kpi-reports> (01.09.2025).
- European Transport Safety Council (ETSC) (2001): Transport Safety Performance Indicators.
<https://etsc.eu/wp-content/uploads/Transport-safety-performance-indicators.pdf>
(01.09.2025).
- European Transport Safety Council (ETSC) (2025): Reducing serious injuries on European roads.
<https://etsc.eu/reducing-serious-injuries-on-european-roads-pin-flash-48/> (01.09.2025).
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2021):
Verkehrssicherheitskonzept 2035.
<https://wirtschaft.hessen.de/sites/wirtschaft.hessen.de/files/2022-02/220210-HVSK-WEB.pdf>
(21.01.2025).
- ITF (International Transport Forum) (2016): Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a
Paradigm Shift to a Safe System. OECD Publishing. [https://www.itf-
oecd.org/sites/default/files/docs/zero-road-deaths.pdf](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/zero-road-deaths.pdf) (02.09.2025).
- ITF (International Transport Forum) (2022): The safe system approach in action. [https://www.itf-
oecd.org/sites/default/files/docs/safe-system-in-action.pdf](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safe-system-in-action.pdf) (02.09.2025).
- Landes Verkehrswacht Schleswig-Holstein (2025): Beirat. [https://www.lvw-sh.de/wir-uber-
uns/beirat/](https://www.lvw-sh.de/wir-uber-uns/beirat/) (21.5.2025)
- Landespolizei Schleswig-Holstein (2024): Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein.
[https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-
behoerden/POLIZEI/Verkehrssicherheit/Verkehrssicherheitsbericht/ downloads/vsb_2024.pdf
? blob=publicationFile&v=2](https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/POLIZEI/Verkehrssicherheit/Verkehrssicherheitsbericht/downloads/vsb_2024.pdf?blob=publicationFile&v=2) (01.09.2025).
- Landespolizeiamt (2020): Richtlinie für die örtliche Untersuchung von Unfällen im Straßenverkehr.
- Landesregierung Baden-Württemberg (2023): Verkehrssicherheitspakt der Landesregierung.
[https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-
mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/230908_Verkehrssicherheitspakt_der_Landesregierung.
pdf](https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/230908_Verkehrssicherheitspakt_der_Landesregierung.pdf) (02.09.2025).
- Landesregierung Schleswig-Holstein (2014): Gesamtstrategie für mehr Fairness und Sicherheit im
Straßenverkehr. [https://www.landtag.ltsh.de/infothek/wahl18/drucks/1600/drucksache-18-
1632.pdf](https://www.landtag.ltsh.de/infothek/wahl18/drucks/1600/drucksache-18-1632.pdf) (21.01.2025).
- Landesregierung Schleswig-Holstein (2023): Bericht der Landesregierung zur Lage der
Verkehrssicherheit in Schleswig-Holstein.
<https://www.landtag.ltsh.de/infothek/wahl20/drucks/00900/drucksache-20-00940.pdf>
(21.01.2025).
- Landesregierung Schleswig-Holstein (2023): Strategie zur Entwicklung der Landesstraßen in
Schleswig-Holstein 2023–2035.
<https://www.landtag.ltsh.de/infothek/wahl20/drucks/00800/drucksache-20-00837.pdf>
(21.01.2025).
- Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur des Landes Schleswig-Holstein (2025): Richtlinie
über Zuwendungen des Landes Schleswig-Holstein für Maßnahmen zur Mobilitäts- und
Verkehrserziehung. [https://verkuendungsportal.schleswig-
holstein.de/home/amtsblatt/ab_veroeffentlichungen/2025/01_2025/2025-25](https://verkuendungsportal.schleswig-holstein.de/home/amtsblatt/ab_veroeffentlichungen/2025/01_2025/2025-25) (21.01.2025).



- Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Land Brandenburg (2024): Integriertes Verkehrssicherheitsprogramm für das Land Brandenburg Fortschreibung mit dem Zielhorizont 2034. https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Verkehrssicherheitsprogramm_2034_07_12.pdf (21.01.2025).
- Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (2023): Gemeinsam sicher ankommen. Thüringer Verkehrssicherheitsprogramm 2030. <https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/fileadmin/Mobilitaet/Strassenverkehr/Thueringer-Verkehrssicherheitsprogramm-2030.pdf> (21.01.2025).
- Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr (2017): Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Sachsen-Anhalt 2021. https://mid.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Politik_und_Verwaltung/MLV/MID/Ministerium/Publikationen/Verkehrssicherheitsprogramm_des_Landes_Sachsen-Anhalt_2021.pdf (21.02.2025).
- Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2023): Das Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen 2030. <https://broschuerenservice.land.nrw/default/shop/das-verkehrssicherheitsprogramm-nordrhein-westfalen-2030%7C2124> (21.01.2025).
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2003): Verkehrssicherheitskonzeption. Verkehrssicherheit für Schleswig-Holstein. <https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/V/verkehr-sicherheit/Downloads/KonzeptionVerkehrssicherheit.pdf?blob=publicationFile&v=1> (16.01.2025).
- Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern (2024): Mit Sicherheit MV. Integriertes Konzept zur Verkehrssicherheit in Mecklenburg-Vorpommern bis zum Jahr 2030. <https://www.regierung-mv.de/Landesregierung/wm/Infrastruktur/Verkehrssicherheit/Verkehrssicherheitskonzept/> (21.01.2025).
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (2023): Bericht zur schriftlichen Anhörung des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses zu den Verkehrssicherheitsanträgen.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (2022): Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung. <https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/V/verkehr-sicherheit/Downloads/erlassSchulwegsicherung.pdf?blob=publicationFile&v=4&> (21.01.2025).
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (2022): Erste Evaluierung der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030. https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/R/radverkehr/Downloads/radstrategie_Evaluierung_1.pdf?blob=publicationFile&v=4 (21.01.2025).
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (2020): Radstrategie Schleswig-Holstein 2030. https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/R/radverkehr/Downloads/radstrategie_Broschuere.pdf?blob=publicationFile&v=2 (16.01.2025).
- Polis Network (2017): Network Safety Index Amsterdam: How safe is our road infrastructure? <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2019/06/1b-de-kievit.pdf> (01.09.2025).



- PTV Group (2025): Software für Verkehrssicherheit und Unfalldatenanalyse, online unter: <https://www.ptvgroup.com/de/produkte/ptv-euska> (01.09.2025).
- Randelhoff, M. (2025): Evaluationsergebnisse: Einführung von Tempo 30 auf Hauptstraßen in Amsterdam | Zukunft Mobilität. <https://www.zukunft-mobilitaet.net/174605/analyse/evaluation-tempo30-hauptstrassennetz-amsterdam-gow30/> (02.09.2025).
- Staatskanzlei des Saarlandes (2021): Verkehrssicherheitsprogramm des Saarlandes. https://www.saarland.de/SharedDocs/Downloads/DE/mukmav/verkehr/verkehrssicherheit/verkehrssicherheitsprogramm/dl_verkehrssicherheitsprogramm_sl.pdf?__blob=publicationFile&v=6 (21.01.2025).
- Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Klimaschutz (2024): Verkehrssicherheitsprogramm des Freistaates Sachsen. <https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/45043> (21.01.2025).
- Statistisches Bundesamt: Verunglückte: Bundesländer, Jahre, Ortslage, Schwere der Verletzung. <https://www-genesis.destatis.de/datenbank/online/url/9f893ae8> (13.03.2026).
- SWOV (2017): Ontwikkeling Netwerk Safety Index gemeente Amsterdam. <https://swov.nl/system/files/publication-downloads/r-2017-10.pdf> (01.09.2025).
- SWVO (2018): Sustainable Safety 3rd edition – The advanced vision for 2018-2030. https://swov.nl/system/files/publication-downloads/dv3_en_kort_rapport.pdf (02.09.2025).
- TAC (Transport Association of Canada) (2023): Vision Zero and the Safe System Approach: A Primer for Canada. <https://www.tac-atc.ca/wp-content/uploads/prm-vzss-e.pdf> (02.09.2025).
- team red Deutschland GmbH (2023): Fortschreibung des Landesweiten Radverkehrsnetzes Schleswig-Holstein (LRVN). https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/R/radverkehr/Downloads/lrvn_An1_Bericht.pdf?__blob=publicationFile&v=4& (21.01.2025).
- Unabhängiges Landeszentrum für Datenschutz Schleswig-Holstein (ULD) (2017): Weitergabe von Patientendaten über Unfallbetroffene an Polizei. <https://www.datenschutzzentrum.de/artikel/46-Weitergabe-von-Patientendaten-ueber-Unfallbetroffene-an-Polizei.html> (01.09.2025).
- United Nations Department of Safety and Security (2019): Road Safety Strategy. https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/2020/09/road_safety_strategy_booklet.pdf (25.01.2025).
- Vias Institute (o. J.): About the project. Baseline. <https://www.baseline.vias.be/en/about-the-project/> (11.02.2025).
- World Health Organization (2021): Global Plan for the Second Decade of Action for Road Safety 2021-2030. <https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030> (16.01.2025).



NIEDERLANDE • KANADA • USA • DEUTSCHLAND • NEUSEELAND

District One • Hauptstraße 151 • 10827 Berlin • Deutschland • info@mobycon.com • www.mobycon.com

BERATUNG • PLANUNG • INSPIRATION