

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/6576

EVALUIERUNG DER PRÄVENTIVEN VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT IN SCHLESWIG-HOLSTEIN

27.5.2026 // DAGMAR KÖHLER // MOBYCON



INHALTSVERZEICHNIS

Ausgangslage & Vorgehen

Strategischer Rahmen & Vision Zero

Akteursbeteiligung

Analyse der Strukturen

Analyse der Maßnahmen

Unfallkommissionen

Empfehlungen



AUSGANGSLAGE & VORGEHEN



EVALUATION DER PRÄVENTIVEN VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT

Projektgegenstand:

Ist Schleswig-Holstein auf dem richtigen Weg, **um die Vision Zero zu erreichen?**

Ziel der Evaluation:

Ziel war es, die **Effektivität der Strukturen** und der **Maßnahmen zu verstehen**.

Die Ergebnisse der Analyse legen die **Grundlagen für ein Handlungskonzept**.



VORGEHENSWEISE

AP A



Vision Zero für Schleswig-Holstein

- Strategische Umfeldanalyse
- Entwicklung von Leitzsätzen

AP B



Umsetzung der Vision Zero für Schleswig-Holstein

- Akteursanalyse
- Evaluation der Verkehrs-sicherheitsmaßnahmen
- Evaluation Unfallkommission

AP C



Empfehlungen

- Empfehlungen für strukturelle Verbesserungen
- Handlungsempfehlungen für Verkehrssicherheitsarbeit

Strategischer Rahmen & Vision Zero



STRATEGISCHER RAHMEN



Global Plan for the Second Decade of Action for Road Safety 2021- 2030

Tote und Verletzte um mind. 50% reduzieren (2021 – 2030)

Bekenntnis zur Vision Zero



EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021-2030

Tote und Verletzte um mind. 50% reduzieren (2021 – 2030)

Vision Zero bis 2050



Strategie für die Verkehrssicherheitsarbeit in DE 2021-2030

Tote um mind. 40% reduzieren (2021 – 2030)

Bekenntnis zur Vision Zero



Radstrategie 2020

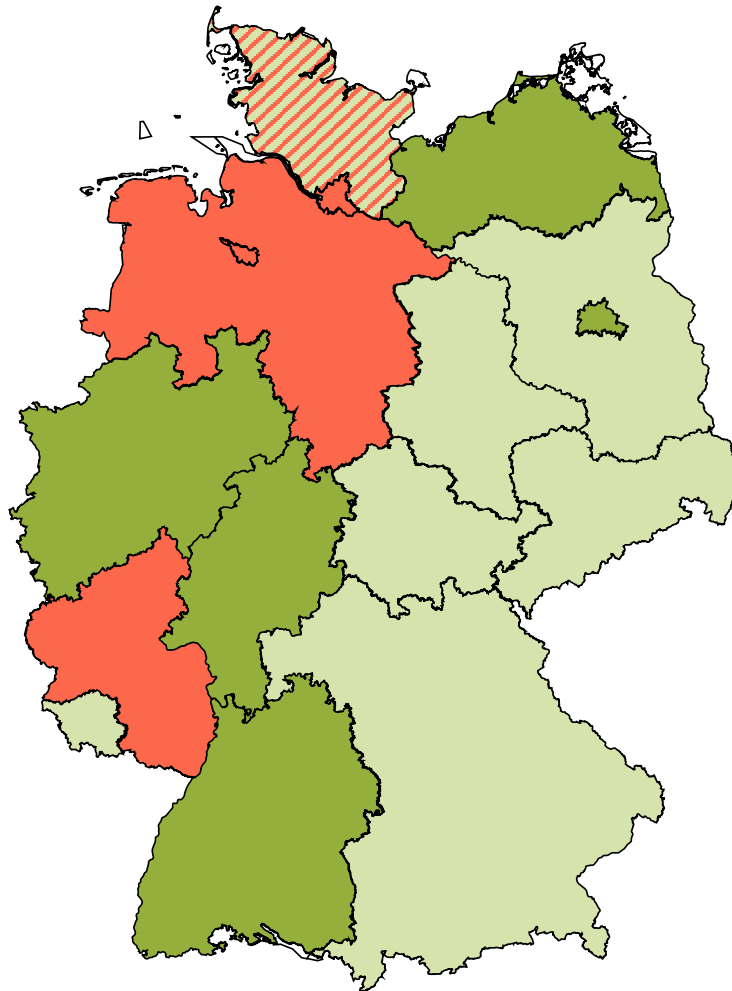
Reduktion von Unfalltoten und Schwerverletzten mit Radbeteiligung um 30%

Umsetzung der Vision Zero¹









VERGLEICH ZU ANDEREN BUNDESLÄNDERN



Unterzeichnung des Pakts für Verkehrssicherheit durch Länder, Bund, Kommunen & nichtstaatliche Akteure

- Verpflichtung zur aktiven Umsetzung der Vision Zero

-  Verkehrssicherheitsstrategie mit quantifizierbaren Zielen vorhanden
-  Verkehrssicherheitsstrategie vorhanden
-  Veraltete Verkehrssicherheitsstrategie
-  Keine Verkehrssicherheitsstrategie vorhanden





WAS IST VISION ZERO?

VISION ZERO

Todesfälle und schwere Verletzungen sind inakzeptabel und müssen auf null gesenkt werden.

WAS
WIE

SAFE-SYSTEM-ANSATZ

Ein vernetzter und umfassender Ansatz zur Steigerung der Verkehrssicherheit in einem Verkehrssystem, das Fehler toleriert und vermeidbare sowie vorhersehbare Unfälle verhindert.



Prinzipien

- > Menschen machen Fehler, die zu Unfällen führen können
- > Die **physische Belastbarkeit** des Menschen ist begrenzt
- > Eine **gemeinsame Verantwortung** besteht mit jenen, die Straßen und Fahrzeuge **entwerfen, bauen, verwalten und nutzen**
- > Alle Teile des Systems müssen in Kombination gestärkt werden, um Verkehrsteilnehmende auch zu schützen, **wenn ein Teil des Systems versagt.**





VISION ZERO UND SAFE SYSTEM

Traditionelle Denkweise

Zielt auf die Reduzierung des Risikos eines Unfalls ab

Verkehrsteilnehmende tragen Hauptverantwortung

Veränderung des Verkehrsverhaltens

Straßen werden so sicher wie praktisch möglich gestaltet



Safe-System-Ansatz

Zielt auf die Verhinderung von Todesfällen und Schwerverletzten

„System-Gestalter“ in Hauptverantwortung

Veränderung der Umgebung

Straßen sind selbsterklärend und fehlerverzeihend



AKTEURSBETEILIGUNG





Schlüsselakteure

- Verkehrsministerium Referat VII 40
- Verkehrsministerium Referat VII 41
- Verkehrsministerium Referat VII 43
- Landespolizei
- Landesverkehrswacht
- Landesunfallkommission
- IQ SH (Landesfachbeauftragter für Mobilitäts- und Verkehrserziehung)
- Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH)
 - Straßenbaulastträger
 - Straßenverkehrsbehörde
 - Stabstelle Radverkehr
- Unfallkommission Ostholstein
- Unfallkommission Kiel
- ADAC SH
- RAD.SH

Befragte Akteure

Wichtige Akteure

- Bildungsministerium Referat III 30
- Innenministerium Referat IV 42
- Fachgruppe Eisenbahn LBV.SH
- Kfz-Verband SH
- Fahrlehrerverband
- ADFC SH
- VCD Nord
- Unfallkasse Nord

Fördernde/unterstützende Akteure

- Provinzial Nord
- AOK
- Sparkassen und Giroverband
- Volks- und Raiffeisenbanken
- TÜV Nord
- DEKRA





VISION ZERO WORKSHOP

Workshop am 1.4.2025 in Kiel



Mentimeter

Wie zufrieden sind Sie mit der Verkehrssicherheitsarbeit in SH?



Nicht zufrieden

Sehr zufrieden

6 26



MOBYCON.COM

ANALYSE DER STRUKTUREN





HANDLUNGSFELD MENSCH

Vielfältige Präventions-, Bildungs- und Kontrollstrukturen, aber stark abhängig von Projekten, Ressourcen und persönlichem Engagement.

Vorhanden:

- Breite Akteurslandschaft aus Verwaltung, Polizei, Bildung und Verbänden
- Zentrale operative Rollen bei Landespolizei, IQ.SH und Lvw
- Etablierte Präventionsarbeit über Kampagnen, Verkehrserziehung und Projekte

Lücke:

- Keine durchgehend sichtbare Gesamtkoordination im Sinne der Vision Zero
- Zusammenarbeit teils projektbezogen und abhängig von einzelnen Akteuren
- Begrenzte Ressourcen erschweren Verstetigung und Weiterentwicklung

Einordnung:

- Gute operative Basis im Handlungsfeld Mensch
- Zusammenarbeit grundsätzlich vorhanden, aber nicht umfassend gebündelt
- Strategische Führung und Ressourcenbasis bleiben zentrale Entwicklungsfelder





HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR

Klare Zuständigkeiten und etablierte Verfahren, aber keine durchgängig sichtbare strategische Priorisierung sicherheitsrelevanter Umbauten.

Vorhanden:

- Klare Rollen bei MWWATT, LBV.SH, Baulastträgern und Straßenverkehrsbehörden
- Interdisziplinäre Verfahren über Anhörungen, Verkehrsschauen und Unfallkommissionen
- Infrastruktur als zentraler Hebel für sichere und fehlerverzeihende Verkehrssysteme

Lücke:

- Kein gemeinsames institutionalisiertes Austauschformat aller Straßenbaulastträger
- Vision-Zero-Bezug von Maßnahmen nach außen nicht immer sichtbar
- Sicherheitsrelevante Umbauten nicht durchgängig strategisch priorisiert

Einordnung:

- Institutionell stark und rechtlich gut verankert
- Zusammenarbeit der Behörden grundsätzlich funktionsfähig
- Weiterentwicklung vor allem bei Priorisierung, Sichtbarkeit und strategischer Bündelung





HANDLUNGSFELD FAHRZEUG

Etablierte Prüf- und Kontrollstrukturen, aber begrenzte strategische Weiterentwicklung auf Landesebene.

Vorhanden:

- Fahrzeugüberwachung durch Zulassung, Hauptuntersuchung und technische Prüfungen
- Relevante Akteure: Polizei, LBV.SH, TÜV, DEKRA, Kfz-Verband und Zulassungsbehörden
- Kontrollen zu Beleuchtung, technischen Mängeln, LKW, Bussen und Fahrtüchtigkeit

Lücke:

- Fahrzeugbereich stark durch bundesrechtliche Vorgaben geprägt
- Neue sicherheitsrelevante Technologien kaum strategisch auf Landesebene adressiert
- Kontrollen nicht flächendeckend als strategischer Hebel integriert

Einordnung:

- Stabile Mindeststruktur durch gesetzliche Prüf- und Kontrollsysteme
- Operative Kontrolle grundsätzlich vorhanden
- Strategischer Landeshebel im Vergleich zu Mensch und Infrastruktur begrenzt



ANALYSE DER MAßNAHMEN





VERKEHRSSICHERHEITSMANAGEMENT

Koordinationsformate und Datengrundlagen sind vorhanden, aber ein strategischer Rahmen zur systematischen Umsetzung der Vision Zero fehlt.

Bestand

- Strategische Grundlagen, z. B. Radstrategie, Landesstraßenstrategie und Erlasse
- Abstimmung über Zielvereinbarungen, Dienstbesprechungen und Fachveranstaltungen
- Datenbasis durch Verkehrssicherheitsbericht, Unfallstatistik und aggregierte Unfalldaten

Defizit:

- Keine zentrale übergeordnete Stelle zur systematischen Einbindung aller Akteure
- Kein landesweiter Aktionsplan mit definierten Zwischenzielen
- Wirkungskontrolle und präventive datenbasierte Analysen bislang begrenzt

Einordnung:

- Zentraler Steuerungshebel für alle weiteren Handlungsfelder
- Gute Grundlagen, aber noch keine durchgängige Gesamtlogik
- Vision Zero braucht stärkere Bündelung, Monitoring und Priorisierung





SICHERE INFRASTRUKTUR

Solide Verfahren und Förderansätze, aber keine durchgängig sichtbare Priorisierung sicherheitsrelevanter Umbauten.

Bestand

- Qualitätssicherung über Verkehrsschauen und Unfallkommissionen
- Förderprogramme für Radinfrastruktur, Lückenschlüsse und Sanierung
- Beratungsangebote, z. B. durch RAD.SH, unterstützen Kommunen

Defizit:

- Keine sichtbare landesweit abgestimmte Priorisierung sicherheitsrelevanter Umbauten
- Defizite bei der Standardisierung von Verkehrsschauen und Unfallkommissionsarbeit
- Flächendeckende Überprüfung der Infrastrukturqualität bislang nur punktuell

Einordnung:

- Infrastruktur ist zentraler Hebel des Safe-System-Ansatzes
- Verfahren sind vorhanden, aber strategisch noch nicht stark genug gebündelt
- Größtes Potenzial bei Priorisierung, Standardisierung und Qualitätsprüfung





SICHERE FAHRZEUGE

Technische Kontrolle ist etabliert, aber strategische Impulse zu neuen Sicherheitstechnologien bleiben begrenzt.

Bestand

- Hauptuntersuchung und technische Prüfungen sichern Mindeststandards
- Fahrzeugkontrollen durch Polizei, u. a. zu Beleuchtung, Mängeln und Fahrtüchtigkeit
- Licht-Test-Aktionen und Informationen zu Fahrerassistenzsystemen vorhanden

Defizit:

- Maßnahmen stark auf gesetzlich vorgeschriebene Prüfungen begrenzt
- Neue sicherheitsrelevante Technologien kaum strategisch auf Landesebene adressiert
- Kontrollen von LKW, Bussen und E-Scootern nicht flächendeckend strategisch integriert

Einordnung:

- Stabile technische Mindeststruktur vorhanden
- Operative Kontrolle grundsätzlich etabliert
- Strategische Landesebene im Fahrzeugbereich nur begrenzt sichtbar





SICHERE GESCHWINDIGKEITEN

Geschwindigkeit wird adressiert, aber nicht systematisch als strategischer Hebel der Vision Zero gesteuert.

Bestand

- Mobile und stationäre Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei
- Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen durch Straßenverkehrsbehörden
- Dialogdisplays, Verkehrsschauen und Unfallkommissionen als bestehende Instrumente

Defizit:

- Keine übergeordnete Strategie zur systematischen Geschwindigkeitsüberwachung
- Maßnahmen bisher eher punktuell als präventiv-strategisch ausgerichtet
- Bauliche Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsreduktion werden zurückhaltend genutzt

Einordnung:

- Geschwindigkeit ist zentral für Fehlerverzeihung und Verletzungsschwere
- Bestehende Instrumente wirken, aber noch nicht als Gesamtsystem
- Größtes Potenzial bei Strategie, baulicher Unterstützung und datenbasierter Priorisierung





SICHERES VERHALTEN

Viele Präventionsangebote, aber Zielgruppenabdeckung, Abstimmung und moderne Kommunikationsformate sind ausbaufähig.

Bestand

- Viele Programme für Verkehrserziehung, Schulwegsicherheit und Prävention
- Starke Verankerung über Bildungsbereich, Polizei und Landesverkehrswacht
- Neue Risiken wie E-Scooter, Pedelecs und Cannabis werden aufgegriffen

Defizit:

- Starker Fokus auf Kinder und Jugendliche
- Erwachsene, Pendler*innen, Menschen mit Beeinträchtigungen und Menschen mit Migrationshintergrund seltener im Fokus
- Wenige digitale Formate und teilweise geringe Abstimmung der Angebote

Einordnung:

- Operativ starkes Handlungsfeld mit breitem Akteursnetzwerk
- Wirkung hängt stark von Zielgruppenpassung und Reichweite ab
- Weiterentwicklung vor allem bei Abstimmung, Digitalisierung und breiterer Ansprache



UNFALLKOMMISSION





UNFALLKOMMISSION

Solide rechtliche Grundlage und institutionelle Verankerung, aber deutliche Entwicklungspotenziale bei Standards, Daten, Wirkungskontrolle und strategischer Steuerung.

Bestand

- Solide rechtliche und organisatorische Grundlage
- In allen Kreisen und kreisfreien Städten institutionell verankert
- Regelmäßige Sitzungen, Unfallanalyse und Ableitung von Maßnahmen als feste Praxis

Lücke:

- Fehlende einheitliche Standards und begrenzte Anwendung des Stands der Technik
- Kein direkter Datenzugang für alle Beteiligten, wenig digitale Werkzeuge und keine systematische Wirkungskontrolle
- Landesunfallkommission überwiegend beratend, mit begrenzter strategischer Steuerungsfunktion

Einordnung:

- Unfallkommissionen sind ein zentrales Instrument der Verkehrssicherheitsarbeit
- Die Grundlagen sind vorhanden, die praktische Wirksamkeit bleibt aber unterschiedlich
- Größtes Entwicklungspotenzial besteht bei Standards, Controlling, Schulung und strategischer Koordination



EMPFEHLUNGEN





EMPFEHLUNGEN



Strategie & Prioritäten

Leitgedanke:

Vision Zero ist ein Paradigmenwechsel und das verbindliche Leitbild für alle verkehrssicherheitsrelevanten Maßnahmen und Entscheidungen im Land.

- Langfristiges Bekenntnis zum Aufbau eines Safe Systems
- Strategie und Verkehrssicherheitsaktionsplan für Schleswig-Holstein erarbeiten
- Konkrete Zwischenziele, Maßnahmenprioritäten und Zuständigkeiten definieren
- Verlässliche Budgetierung und gesicherte Ressourcen im Aktionsplan verankern





EMPFEHLUNGEN



Strukturen & Kommunikation

Leitgedanke:

Eine übergreifende Struktur vernetzt alle beteiligten Akteure systematisch und stärkt die ressort- und ebenenübergreifende Zusammenarbeit.

- Klare Führungsrolle des Landesverkehrsministeriums übernehmen
- „Allianz für Verkehrssicherheit“ als verbindliche Governance-Struktur aufbauen
- Jährliche Landesverkehrssicherheitskonferenz zur Fortschrittskontrolle etablieren
- Gemeinsame Dachmarke für Verkehrssicherheit in Schleswig-Holstein entwickeln
- Unfallkommissionsarbeit und Verkehrsschauen strategisch stärken





EMPFEHLUNGEN



Ressourcen & Finanzierung

Leitgedanke:

Strukturell verankerte Budgets sichern die Kontinuität und Qualität verkehrssicherheitsrelevanter Maßnahmen.

- Personelle und finanzielle Ressourcen im MWVATT sicherstellen
- Strategische Führungsverantwortung dauerhaft absichern
- Strategisches Controlling für Mittelverwendung, Projektumsetzung und Wirkung einführen
- Zweckgebundene, mehrjährig planbare Budgets einrichten
Planungssicherheit für alle Beteiligten schaffen





EMPFEHLUNGEN



Technologie & Daten

Leitgedanke:

Daten werden nicht nur gesammelt, sondern systematisch analysiert, aufbereitet und in Entscheidungsprozesse integriert.

- Zentrale Kompetenzstelle für Monitoring und Evaluation aufbauen
- Digitale Daten- und Wissensplattform schaffen
- Verkehrssicherheitsbericht um Expositionsdaten, Risikoindikatoren und SPIs weiterentwickeln
- Ursache-Wirkungs-Analysen stärker integrieren
- Einsatz innovativer Technologien wie Section Control, Monocam oder KI-Auswertungen prüfen





EMPFEHLUNGEN



Wissen & Fortbildung

Leitgedanke:

Kontinuierliche Qualifizierung ist ein fester Bestandteil einer professionellen Verkehrssicherheitsarbeit – von der Kommune bis zur Landesebene.

- Regelmäßige landesweite Schulungen für Mitglieder der Unfallkommissionen durchführen
- Fortbildungen zu Vision Zero und Safe System für Fachakteure auf allen Ebenen anbieten
- Niedrigschwellige, lebensphasenorientierte Bildungsangebote entwickeln
- Menschen mit sprachlichen, kulturellen oder kognitiven Barrieren einbeziehen Workshops zur Anwendung der novellierten StVO-VwV praxisnah umsetzen





„Und wenn wir gar nichts ändern und einfach auf ein Wunder hoffen?“

(Bildquelle: © Andrew Grossman / CartoonResource)



VIELEN DANK!

Dagmar Köhler & Wim van Tilburg, Mobycon, 27.5.2026

