

Handlungsfeld I: Verkehrssicherheit

Jedes Jahr verunglückt eine große Zahl von Menschen im Straßenverkehr. Betroffen sind hiervon – wenngleich in unterschiedlichen Maße – grundsätzlich alle Verkehrsteilnehmergruppen sowohl als Unfallopfer wie auch als Unfallverursacher. Besonders im städtischen Bereich treten aufgrund der räumlichen Konzentration verschiedener Verkehrsteilnehmergruppen und unterschiedlicher Nutzungsansprüche an den Straßenraum vielfältige Konfliktsituationen auf, die z.T. zu Unfällen führen. Bei diesen werden dann häufig ungeschützte bzw. besonders schutzbedürftige Personengruppen wie z.B. Kinder, Senioren, Fußgänger und Radfahrer verletzt oder getötet.

Ausgehend vom Recht jedes Menschen auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. GG) muss damit für Staat und Gesellschaft insbesondere das Vermeiden von Unfällen mit getöteten oder verletzten Personen oberste Priorität haben. Daraus leitet sich im Verkehrsbereich einerseits die Verpflichtung jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers ab, sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt oder gefährdet wird (§1 StVO). Zum anderen kommt den staatlichen Institutionen aber auch ein besonderer Schutzauftrag zu, der sich in der Pflicht zur sicheren Gestaltung und Unterhaltung der Verkehrswege und dem Gewährleisten eines sicheren Verkehrsablaufs durch alle und für alle Verkehrsteilnehmer manifestiert.

Dazu ist neben der sicheren Gestaltung der Verkehrswege und der sicheren Gestaltung des Verkehrsablaufs auch eine ständige Vergegenwärtigung des Themas in der Gesellschaft erforderlich. Dabei sollten vor allem positiv besetzte Aspekte wie Einsicht, Rücksichtnahme und Verantwortungsbewusstsein in den Vordergrund gestellt werden.

1.1.1 Handlungsbedarf im Verkehrssicherheitsbereich

Der Handlungsbedarf im Verkehrssicherheitsbereich in Saarbrücken ergibt sich unmittelbar aus der Bewertung der Ausgangssituation, die sich im Wesentlichen in den folgenden Punkten zusammenfassen lässt:

- Positive Entwicklung der Unfallzahlen in den letzten Jahren mit wenigen schweren Unfallhäufungen und der Zielsetzung, die Unfall- und Verunglücktenzahlen und die Verletzungsschwere kontinuierlich weiter zu reduzieren
- Zahlreiche Aktivitäten, Arbeiten, Aktionen und Programme durch verschiedene Akteure
- Keine ganzheitliche, integrierte Bearbeitung durch die Stadtverwaltung und Stadtpolitik: begrenzte personelle und finanzielle Ressourcen, keine explizite Institutionalisierung in der (strategischen) Verkehrsplanung, engagierte, aber aufgabengemäß fokussierte Unfallkommission

Der Schwerpunkt der Maßnahmen liegt daher – auch vor dem Hintergrund der „Neuheit“ des Themas in der Verkehrsplanung und der begrenzten finanziellen und personellen Ressource – weniger darin, „einfach“ mehr Aktivitäten und Aktionen durchzuführen. Im Vordergrund muss hinge-

gen zunächst die Institutionalisierung des Themas Verkehrssicherheit und die Vernetzung der relevanten Akteure liegen. Zur öffentlichkeitswirksamen Platzierung des Themas sollte darüber hinaus im ersten Schritt eine Fokussierung auf einen Teilbereich erfolgen, der dann umfassend und prototypisch bearbeitet wird. Im Weiteren sollte dann sukzessive eine Gesamtstrategie zur Verkehrssicherheit gemeinsam mit allen relevanten Akteuren entwickelt und umgesetzt werden.

1.1.2 Grundsätze der Verkehrssicherheitsarbeit

Entsprechend den eingehenden Erläuterungen muss das Ziel einer ganzheitlichen und integrierten Verkehrssicherheitsarbeit – wie auch in den Zielen für den VEP Saarbrücken definiert – grundsätzlich die kontinuierliche Reduzierung der Unfallzahlen und vor allem der Zahl und der Verletzungsschwere der Verunglückten sein. Dies entspricht der von der EU und der Bundesregierung verfolgten „Vision Zero“.¹

Verkehrssicherheit ist grundsätzlich als eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe zu verstehen, die nur unter Einbeziehung und Mitarbeit aller relevanten Akteure erfolgreich angegangen werden kann. Zu diesen gehören zunächst die für die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrsorganisation zuständigen staatlichen Institutionen sowie die Verkehrsteilnehmer selbst. Darüber hinaus sind aber auch alle Akteure und Institutionen einzubeziehen, die einen Einfluss auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer im Sinne der Bewusstseinsbildung oder Verkehrserziehung haben bzw. haben könnten. Letzteres reicht von der Verkehrserziehung in Kitas und Schulen, über die Fahrausbildung bis hin zu Verbänden, Sportvereinen, Diskotheken und Freizeiteinrichtungen etc..

Verkehrssicherheitsarbeit benötigt darüber hinaus einen ganzheitlichen und integrierten Ansatz. Dies bedeutet, dass sich nicht auf einzelne Aktionen oder Themen beschränkt werden darf, sondern eine umfassende Auseinandersetzung mit allen Unfallkonstellationen, Verkehrsarten und Verkehrssystemen stattfinden muss. Neben den klassischen Konzepten wie polizeiliche Unfallbearbeitung, Überwachung und Präventionsarbeit sowie Verkehrserziehung und Fahrausbildung sind auch sämtliche anderen Aspekte des Unfall- und Verkehrsgeschehens und des Verkehrsverhaltens mit zu berücksichtigen und in eine Strategie zu integrieren. Hierzu gehören bspw. die strategische Verkehrsplanung der Stadt, die Erreichbarkeiten von Wohngebieten, Arbeitsplätzen sowie Bildungs-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen, das Image und die Attraktivität von öffentlichen und nichtmotorisierten Verkehrsmitteln etc..

Schließlich muss Verkehrssicherheitsarbeit als eine dauerhafte Aufgabe angelegt sein. Dies resultiert aus den z.T. längeren Umsetzungszeiträumen gerade von baulichen Maßnahmen, der fort-

¹ Die „Vision Zero“ ist eine weltweite Strategie zur Vermeidung tödlicher Unfälle im Straßenverkehr und am Arbeitsplatz. In den 1990er Jahre wurde sie in Schweden erstmals auf den Bereich der Verkehrssicherheit angewendet. In den letzten 10 Jahren wurden sie dann auch von der EU, der Bundesregierung sowie mehreren Bundesländern zur Grundlage ihrer Verkehrssicherheitsarbeit bzw. Verkehrspolitik gemacht.

Ziel der „Vision Zero“ ist: keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr. Damit stellt die „Vision Zero“ die Unversehrtheit des Menschen an erster Stelle bei der Abwägung von unterschiedlichen Werten und Zielen. Kern der Strategie ist die Erkenntnis, dass der Mensch als Teil des Verkehrssystems nicht fehlerfrei agiert und dass dies bei der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der Regeln zu ihrer Benutzung berücksichtigt werden muss.

Weitere Informationen zur „Vision Zero“ finden sich u.a. auf der Internetseite des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (www.dvr.de)

währenden Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen im Verkehrsbereich (Technik, allgemeines Mobilitätsverhalten etc.) sowie vor allem auch dem notwendigen Zeitraum und den ggf. erforderlichen Wiederholungen von Informationen etc. zum Aufbrechen von Routinen und zur Anpassung von Verhalten bei den Verkehrsteilnehmern.

Die Maßnahmenansätze einer entsprechend ganzheitlichen Verkehrssicherheitsarbeit lassen sich untergliedern in Maßnahmen:

- zur Organisation und Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit
- zur Erhöhung der Sicherheit der Infrastruktur (bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen)
- im Bereich der Überwachung des Verkehrsverhaltens sowie
- im Bereich der Verkehrserziehung und Fahrausbildung sowie der Verhaltensbeeinflussung durch Öffentlichkeitsarbeit, Kampagnen und Aktionen

1.1.3 Maßnahmenfelder

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse, den Meldungen aus dem Beteiligungsprozess sowie den Zielen des VEP wurden die Maßnahmenfelder I 1 bis I 6 abgeleitet (vgl. Tabelle 1).


Tabelle 1: Handlungsfeld Verkehrssicherheit (I) - Maßnahmenfelder


Maßnahmenfelder	Priorität	Umsetzung			Akteure
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
I 1: Initiierung eines Netzwerks Verkehrssicherheit Saarbrücken	hoch	x			LHS als Initiator, vielfältige weitere Akteure
I 2: Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung	hoch	X			LHS
I 3: Auswertungs-/Nutzungsmöglichkeiten der polizeilichen Unfalldaten	hoch	X			LHS, Polizei
I 4: Städtische Verkehrsüberwachung	hoch	Daueraufgabe			LHS, Polizei
I 5: Leuchtturmkampagne Schulwegsicherheit	hoch	X			LHS, Regionalverband, Schulen
I 6: Weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit	mittel	Daueraufgabe			LHS als Initiator, vielfältige weitere Akteure

Das Handlungsfeld Verkehrssicherheit (I) beinhaltet selbst keine Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsorganisation. Entsprechende Maßnahmen sind Bestandteil der verkehrsmittelspezifischen Handlungsfelder (A bis D).


Die Maßnahmenfelder I 5 und I 6 beinhalten Marketingaktionen, öffentlichkeitswirksame Kampagnen sowie eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit zum Themenfeld „Verkehrssicherheit“. Dazu gehören sowohl allgemeine, breit aufgestellten Kampagnen und Aktionen, die auf mehrere

oder alle Verkehrsteilnehmergruppen und Wegezwecke abzielen, wie auch spezifisch auf einzelne Gruppen oder Zwecke ausgerichtete Kampagnen. Es bestehen daher vielfältige Synergieeffekte zu anderen Handlungs- und Maßnahmenfeldern des VEP, wie bspw. „Kampagnen/Aktionen Fußverkehr“ (A 8.2), „Öffentlichkeitsarbeit und Organisation / Marketingstrategien Radverkehr“ (B 9), „Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen ruhender Kfz-Verkehr“ (H 5), „Mobilitätsmanagement und -kultur“ (K) sowie „Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen für eine umweltbewusste Mobilität“ (L 5).


	<h2 style="margin: 0;">I 1 Initiierung eines Netzwerks Verkehrssicherheit Saarbrücken</h2>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: center; gap: 5px;"> <div style="background-color: red; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">VE</div> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">GT</div> <div style="background-color: green; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">FU</div> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SE</div> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SL</div> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">MU</div> </div>															
<p>Bereits heute werden in Saarbrücken durch diverse Institutionen und Akteure zahlreiche Arbeiten und Aktivitäten im Bereich Verkehrssicherheit durchgeführt (Unfallkommission, Schulwegepläne des Ordnungsamtes, Verkehrserziehungsarbeit an den Kitas und Schulen etc.). Dies geschieht jedoch ohne übergreifende Abstimmung und Koordinierung und ohne Einbettung in ein strategisches Gesamtkonzept.</p> <p>Zur besseren Vernetzung der Akteure und Aktivitäten sowie zur mittel- bis langfristigen gemeinsamen Entwicklung einer Gesamtstrategie durch alle relevanten Akteure bietet sich die Gründung eines speziellen Netzwerks Verkehrssicherheit an. In diesem sollten neben den zuständigen staatlichen Institutionen (Verkehrsplanung, Straßenplanung, Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Schulbehörde etc.) auch alle relevanten Verbände sowie ggf. privaten Initiativen (ADAC, ADFC, Verkehrswacht, Elternvertretung, Schülervvertretung, Fahrlehrerverband etc.) teilnehmen. Beispiele für entsprechende Netzwerke gibt es sowohl auf der Länderebene (z.B. Netzwerk für Verkehrssicherheit NRW, Verkehrssicherheitsinitiative Niedersachsen, Forum Verkehrssicherheit Brandenburg), auf der regionalen Ebene (z.B. Netzwerk "Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland") wie auch auf der lokalen Ebene (z.B. Netzwerk Verkehrssicherheit und Mobilitätsmanagement in Münster, Berliner Forum für Verkehrssicherheitsarbeit). Die Vorteile der Netzwerke liegen neben dem Vernetzungsaspekt insbesondere in der Öffentlichkeitswirksamkeit sowie in der Institutionalisierung der Aufgabe. Gleichzeitig ist der Aufwand für die Netzwerkarbeit begrenzt und steuerbar.</p>																	
<p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Initiierung eines Netzwerks Verkehrssicherheit Saarbrücken durch die Stadtverwaltung:</u> Mögliche Ziele und Kennzeichen des Netzwerks: <ul style="list-style-type: none"> - Vernetzung und Selbstverpflichtung aller relevanten Akteure in Saarbrücken zu einer gemeinsamen Zielsetzung und Zusammenarbeit in dem Themenfeld - 1 öffentlichkeitswirksame Sitzung pro Jahr, möglichst der Leitungsebene, um die Bedeutung des Themas zu betonen und in die einzelnen Institutionen zu transportieren - Vereinbarung von konkreten Zielen und Kontrolle zur Zielerreichung - Bildung von Arbeitsgruppen zu einzelnen Themen 																	
<p>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nach Möglichkeit Nutzung von Synergieeffekten zu bestehenden Netzwerken, bspw. im Bereich Mobilitätsmanagement/- kultur (siehe K4) 																	
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Wirkungs-Kosten-Klasse</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Priorität</th> <th style="text-align: left; border-bottom: 1px solid black;">Umsetzungsfrist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> bis 2020</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch</td> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel</td> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td><input type="checkbox"/> bis 2030</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> niedrig</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</td> </tr> </tbody> </table>			Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist	<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020	<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
Wirkungs-Kosten-Klasse	Priorität	Umsetzungsfrist															
<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020															
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025															
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030															
<input type="checkbox"/> niedrig		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe															
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Akteure: LHS, Kitas, Schulen, Vereine, Verkehrsverbände (Fahrlehrerverband, ADAC, ADFC), Polizei, Land</p>																

 I2 Institutionalisation der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung		<input checked="" type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU <input type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
<p>Die Institutionalisation der Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtverwaltung stellt eine Grundvoraussetzung für ein stärkeres Engagement im Themenfeld Verkehrssicherheit dar. Dabei geht es einerseits darum, die im „Alltagsgeschäft“ bereits laufenden Arbeiten mit Verkehrssicherheitsbezug besser zu vernetzen und weiter zu qualifizieren. Darüber hinaus liegt das Hauptziel der Institutionalisation in der Verwaltung, die diversen Akteure in Saarbrücken zu vernetzen und die verschiedenen bereits laufenden Aktivitäten weiterzuentwickeln und zu ergänzen, sodass letztlich eine gemeinsame, ganzheitliche Gesamtstrategie entsteht.</p>		
<p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Personelle Verankerung der Verkehrssicherheit in der Stadtverwaltung:</u> Qualifizierung einer (2/3 bis vollen) Stelle für Verkehrssicherheit im Bereich der strategischen Verkehrsplanung; Fortbildung des Stelleninhabers/der Stelleninhaberin zum Verkehrssicherheitsauditor (Schwerpunkt Innerortsstraßen), ggf. in Kooperation mit dem Landesbetrieb für Straßenbau zur Ergänzung der dortigen Auditoren; Aufgaben: Organisation des Netzwerks Verkehrssicherheit, Durchführung von Sicherheitsaudits, Multiplikator zur internen Fortbildung bzw. zum Wissenstransfer in die Verwaltung, Unterstützung der Unfallkommission, Öffentlichkeitsarbeit, Initiierung/Organisation eigener Kampagnen/Aktionen ▪ <u>Durchführung von Sicherheitsaudits:</u> Durchführung von internen Sicherheitsaudits (durch die o.g. Stelle) insbesondere bei der Planung und Umsetzung von komplexen Vorhaben mit hohen Nutzungsansprüchen durch alle Verkehrsarten 		
<p>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen --</p>		
<p>Wirkungs-Kosten-Klasse</p> <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p>Priorität</p> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p>Umsetzungsfrist</p> <input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<p>regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>		<p>Akteure: LHS</p>


	<h3>I3 Auswertungs- und Nutzungsmöglichkeiten der polizeilichen Unfalldaten</h3>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; gap: 5px;"> <div style="background-color: red; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">VE</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">GT</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">FU</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SE</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SL</div> <div style="background-color: #ccc; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">MU</div> </div>
	<p>Detaillierte empirische Kenntnisse über die gesamte örtliche Unfallsituation sind eine elementare Grundlage für eine erfolgreiche und effiziente Verkehrssicherheitsarbeit. Die polizeilichen Unfalldaten stellen dabei – unabhängig von den auch bei diesen Daten zu berücksichtigenden Dunkelziffern und Spezifika der Datenerhebung – die entscheidende Datenquelle dar. In der Stadt Saarbrücken werden die polizeilichen Unfalldaten bisher in erster Linie für die Arbeit der örtlichen Unfallkommission ausgewertet sowie auf Einzelanfrage für bauliche oder verkehrsregelnde Maßnahmen bereitgestellt. Wenngleich diese Datenauswertungen wichtige Elemente darstellen, sind sie im Hinblick auf eine strategische Verkehrssicherheitsarbeit nicht ausreichend.</p> <p>Zunächst sind vielmehr Daten zur aktuellen Lage und zeitlichen Entwicklung der Unfall- und Verunglücktenzahlen in der Stadt Saarbrücken differenziert nach Personengruppen, der Verkehrsbeteiligungsart, Beteiligtenkombinationen, Unfallursachen, Unfalltypen etc. erforderlich. Nur auf dieser Basis können in Hinblick auf die gesamtstädtische Verkehrssicherheitslage relevante Entwicklungen und Kategorien von Unfällen analysiert und sich daraus ergebende strategische Handlungserfordernisse erkannt werden.</p> <p>Darüber hinaus sollten die Unfalldaten auch einfacher, d.h. mit geringerem Arbeitsaufwand für Polizei und Verwaltung, für die konkrete Planung von baulichen oder verkehrsregelnden Maßnahmen nutzbar sein, so dass die Berücksichtigung der kleinräumigen Unfalllage als selbstverständlicher Bestandteil in die alltägliche Arbeit integriert werden kann.</p>	
	<p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Schaffung einer verwertbaren Datenbasis aus den polizeilichen Unfalldaten</u> Das derzeit von der saarländischen Polizei verwendete Programms Geopolis-V lässt einen Export aller relevanten Unfalldaten bisher nicht zu. Es ist daher eine standardisierte Schnittstelle für eine regelmäßige Übergabe aller relevanten Unfalldaten zu schaffen. Hierzu sind weitergehende Gespräche mit der Landespolizei sowie ggf. dem Innenministerium erforderlich. Aufbauend auf dieser Schnittstelle ist für Arbeiten und Auswertungen in der Stadtverwaltung eine eigene Unfalldatenbank aufzubauen. Hierbei bietet es sich an, eine Standarddatenbanksoftware (z.B. Access) ggf. in Verbindung mit einer GIS-Lösung zu verwenden, die einerseits eine einfache Verbreitung und Nutzbarkeit durch lokale Installationen der Datenbank an allen relevanten Arbeitsplätzen und andererseits die Erstellung standardisierter Berichte ermöglicht. ▪ <u>Erstellung eines jährlichen Verkehrssicherheitsberichts</u> Jährliche Erstellung eines standardisierten Verkehrssicherheitsberichts als Basis für die weitere strategische Konzeption der Verkehrssicherheitsarbeit sowie als Bestandteil der Evaluation des VEP. ▪ <u>Laufende Nutzung der Unfalldaten als Planungsgrundlage für die Verkehrs- und Straßenplanung und die Straßenverkehrsbehörde in der Stadtverwaltung</u> Durch die lokale Installation der Unfalldatenbank an allen relevanten Arbeitsplätzen sind die Voraussetzung für eine einfache laufende Nutzung der Unfalldaten im „Alltagsgeschäft“ der Verkehrs- und Straßenplanung sowie der Straßenverkehrsbehörde gegeben. <p>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Auswertung polizeilicher Unfalldaten stellt für die Planung des Fuß- Rad, und Kfz-Verkehrs eine wichtige Grundlage für einen zielgerichteten, sicheren Infrastrukturausbau dar. 	


 I3 Auswertungs- und Nutzungsmöglichkeiten der polizeilichen Unfalldaten		<input checked="" type="checkbox"/> VE <input type="checkbox"/> GT <input type="checkbox"/> FU
		<input type="checkbox"/> SE <input type="checkbox"/> SL <input type="checkbox"/> MU
Wirkungs-Kosten-Klasse <input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	Umsetzungsfrist <input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS, Polizei, ggf. Land


 14 Städtische Verkehrsüberwachung		     
<p>Neben der Verkehrsüberwachung durch die Polizei ist auch die städtische Verkehrsüberwachung durch das Ordnungsamt für die Verkehrssicherheitsarbeit relevant. Diese umfasst die Überwachung des ruhenden Verkehrs sowie die Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung des fließenden Verkehrs. Als Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit ist daher auch die städtische Verkehrsüberwachung weiter zu qualifizieren und auszubauen.</p>		
<p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> <p>▪ <u>Weitere Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Ordnungsamts:</u> Regelmäßige, z.B. jährliche Fortbildung der Ordnungsamtskräfte zur Überwachung des ruhenden Verkehrs speziell im Hinblick auf Verkehrssicherheitsaspekte wie bspw. Bedeutung von Sichtdreiecken (siehe auch H5)</p> <p>▪ <u>Fortführung des Umsetzens von Falschparkern durch das Ordnungsamt</u> Das Umsetzen von grob verkehrswidrig bzw. verkehrsgefährdend abgestellten Fahrzeugen stellt einen wichtigen Baustein bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs dar. Zum einen werden erkannte Gefahrensituationen auch unmittelbar beseitigt. Darüber hinaus hat das Umsetzen aber auch eine deutliche verkehrserzieherische Wirkung dahingehend, dass grobes Fehlverhalten nicht toleriert wird und für den Täter mit deutlichen Konsequenzen verbunden ist, die über das anonyme Bezahlen eines Ordnungsgeldes hinausgehen. Die im vergangenen Jahr durch die städtische Verkehrsüberwachung übernommene Aufgabe des Umsetzens von Falschparkern sollte daher in jedem Fall fortgeführt werden.</p> <p>▪ <u>Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigern:</u> Geschwindigkeitsanzeiger (Dialogdisplays) haben nachweislich eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung und führen zu einer besseren Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Dies gilt insbesondere, wenn ein korrektes Verhalten der Verkehrsteilnehmer durch eine entsprechend positive Rückmeldung „belohnt“ wird. Darüber hinaus liefern die meisten Geschwindigkeitsanzeiger als „Nebenprodukt“ statistische Daten zu Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten. Es ist daher ein verstärkter Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigern vor allem auf Streckenabschnitten mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit und sensiblen Umfeldnutzungen zu prüfen.</p> <p>▪ <u>Ausbau der Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung</u> Im Herbst 2015 wurde der Aufbau von eigenen städtischen Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen an fünf Standorten beschlossen. Grundsätzlich erlauben die Anlagen neben der Geschwindigkeitsüberwachung auch die Rotlichtüberwachung. Die bisher beschlossenen Standorte liegen mit einer Ausnahme nicht an Ampelanlagen. Die kombinierte Überwachung von Geschwindigkeit und Rotlichtverstoß ist daher bisher auch nur für diesen Standort vorgesehen, Da überhöhte Geschwindigkeiten sowie Rotlichtverstöße relevante Unfallursachen insbesondere auch bei Unfällen mit schwerwiegenden Folgen darstellen, sollte die Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung weiter ausgebaut werden. Dazu sollten mindestens auch die übrigen 4 Standortempfehlungen, die durch die Verwaltung erarbeitet wurden, umgesetzt werden. Des Weiteren sollten altersbedingt städtischen Rotlichtüberwachungsanlagen in der Regel durch kombinierte Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachungsanlagen ersetzt werden.</p> 		
<p>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <p>D8 Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in sensiblen Bereichen (Kfz-Verkehr)</p> <p>H5 Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen (Ruhender Kfz-Verkehr)</p>		

 I4 Städtische Verkehrsüberwachung		<input checked="" type="checkbox"/> VE	<input checked="" type="checkbox"/> GT	<input checked="" type="checkbox"/> FU
		<input type="checkbox"/> SE	<input type="checkbox"/> SL	<input checked="" type="checkbox"/> MU
Wirkungs-Kosten-Klasse <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	Umsetzungsfrist <input type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		
regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS, Polizei		

	15 Leuchtturmkampagne Schulwegsicherheit	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; gap: 5px;"> <div style="background-color: red; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">VE</div> <div style="background-color: blue; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">GT</div> <div style="background-color: green; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">FU</div> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SE</div> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SL</div> <div style="background-color: gray; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">MU</div> </div>
<p>Um auch vor dem Hintergrund begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen sowie der bisher fehlenden Strukturen für eine strategische Verkehrssicherheitsarbeit möglichst kurzfristig einen Einstieg in dieses Themenfeld zu bekommen, bietet sich die Priorisierung auf eine „Leuchtturmkampagne“ an. Im Rahmen eines solchen Projekts können die begrenzten Ressourcen konzentriert und priorisiert werden, um so relativ schnell öffentlichkeitswirksam auftreten und Erfolge erzielen zu können.</p>		
<p>Für eine Leuchtturmkampagne im Bereich Verkehrssicherheit ist vor allem der Bereich der Schulwegsicherheit bzw. der Sicherheit von Kindern und Jugendlichen geeignet. In diesem Feld laufen derzeit zahlreiche Aktivitäten in Saarbrücken, auf denen – in einem ersten Schritt ggf. auch räumlich konzentriert auf einen Stadtteil – aufgebaut werden kann und die prototypisch zu einer Gesamtstrategie zusammengefasst werden können. Koppeln lässt sich dies mit Maßnahmen zum schulischen Mobilitätsmanagement (siehe K3).</p>		
<p>Bausteine</p>		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Vertiefte Auswertung der Unfalldaten:</u> Ableitung der Unfallschwerpunkte und konkreten Handlungserfordernisse in Saarbrücken ▪ <u>Vernetzung der städtischen Verkehrssicherheitsarbeit mit Schule, Vereinen etc.</u> ▪ <u>Forcierte Erstellung von Schulwegeplänen und Weiterentwicklung zu Kinderstadt(teil-)plänen</u> ▪ <u>Priorisierung von Verbesserungen der Infrastruktur und der Verkehrsregelung auf typischen Wegebeziehungen von Kindern und Jugendlichen:</u> Bündelung der Aktivitäten/Ressourcen der Stadtverwaltung ▪ <u>Initiierung von Schulwegdetektiven und Schulweghelfern</u> ▪ <u>Durchführung von Aktionen zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung</u> Lerneinheiten an Kitas und Schulen, Projektstage, Einbeziehung der Eltern, Befragungen von Kindern und Eltern, Kooperation mit Verkehrsverbänden (ADAC, ADFC, VCD, Verkehrswacht) und Unfallkasse, etc. ▪ <u>Reduzierung und Organisation des Elternbringverkehrs:</u> Ausweisung von Elternhaltestellen in einiger Entfernung zu den Schulen in Verbindung mit einer konsequenten Freihaltung des unmittelbaren Schulumfelds von Hol- und Bringverkehren (Bsp. Elternhaltestellen in diversen Kommunen in Brandenburg) ▪ <u>Initiierung von Ansätzen wie Walking Bus und CycleTrain:</u> Förderung der eigenständigen und sicheren Bewältigung des Schulwegs durch die Bildung von Schulweggruppen, Einrichtung entsprechender „Haltestellen“/Treffpunkte 		
<p>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</p>		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ A 8.2 Handlungsfeld Fußverkehr – Kampagnen/Aktionen ▪ B 9 Handlungsfeld Radverkehr – Öffentlichkeitsarbeit und Organisation / Marketingstrategien ▪ H 5 Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen ruhender Kfz-Verkehr ▪ K Mobilitätsmanagement und -kultur ▪ L 5 Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen für eine umweltbewusste Mobilität 		

 15 Leuchtturmkampagne Schulwegsicherheit		VE	GT	FU
		SE	SL	MU
Wirkungs-Kosten-Klasse <input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	Priorität <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	Umsetzungsfrist <input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe		
regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		Akteure: LHS, Regionalverband, Schulen, Kitas, Vereine, Verkehrsverbände, Unfallkasse, Krankenkassen		

	16 Weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; gap: 5px;"> <div style="background-color: red; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">VE</div> <div style="background-color: blue; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">GT</div> <div style="background-color: green; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">FU</div> <div style="background-color: grey; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SE</div> <div style="background-color: grey; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">SL</div> <div style="background-color: grey; color: white; padding: 2px 5px; border-radius: 3px;">MU</div> </div>
<p>Eine höhere Verkehrssicherheit kann nicht alleine durch bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen sowie eine stärkere Verkehrsüberwachung erreicht werden. Es muss vielmehr gleichzeitig auch beim individuellen Verhalten der Verkehrsteilnehmer angesetzt werden. Bei diesen muss ein stärkeres Bewusstsein für Verkehrssicherheit gepaart mit Aspekten wie gegenseitige Rücksichtnahme, das Zurückstellen eigener Vorteile sowie Verantwortungsbewusstsein für Andere und für sich selbst erreicht werden. Um entsprechende Verhaltensänderungen zu bewirken, haben sich allgemeine und insbesondere zielgruppenorientierte Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit bewährt. Entsprechende Maßnahmen müssen dabei über einen längeren Zeitraum angelegt sein, um durch mehrfache Wiederholungen von Informationen, Aktionen etc. ein Aufbrechen von Routinen und eine nachhaltige Verhaltensanpassung bei den Verkehrsteilnehmern bewirken zu können.</p> <p>Die Rolle der Stadt Saarbrücken liegt in diesem Maßnahmenfeld insbesondere in der Initiierung und Abstimmung von Maßnahmen im Rahmen einer Gesamtstrategie (unter Einbeziehung der öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen der anderen Handlungsfelder). Dies beinhaltet vor allem auch das Finden und Aktivieren von Partnern und Fördermöglichkeiten.</p>		
<p>Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Übergreifende Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit:</u> Allgemeine Öffentlichkeitsarbeit zum Themenfeld Verkehrssicherheit; Durchführung von Verkehrssicherheitstagen; Durchführung einer breitenwirksamen Kampagne für mehr Rücksichtnahme und Verantwortungsbewusstsein im Verkehr, z.B. Übernahme der im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplan entwickelten „Rücksicht-Kampagne“ und Modifikation über den Radverkehr hinaus. ▪ <u>Zielgruppenspezifische Ansätze, bspw.</u> <ul style="list-style-type: none"> - Kinder und Jugendliche: Besonderer Fokus auf Fußverkehr und Mitfahrt im Pkw, Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Kita und Schule, Praktisches Training der unterschiedlichen Verkehrsarten (Radschule, Busschule etc.), Projekttag zur Verkehrssicherheit, weitere bereits im Maßnahmenfeld I 5 genannte Maßnahmen - Junge Erwachsene: SAARBOB / BOB vor Ort (ggf. Erweiterung um den Aspekt Geschwindigkeit), Thematisierung von Unfallsituationen /Unfallörtlichkeiten in der Fahrausbildung (Bsp. Brandenburg), Sicherheitstrainings - Erwerbstätige am Arbeitsplatz / Einpendler: Öffentlichkeitsarbeit in den Betrieben, Kombination mit betrieblichen Mobilitätsmanagement, Zusammenarbeit mit Berufsgenossenschaften, Krankenkassen, betrieblichen Sicherheitsbeauftragten, etc. (z.B. Initiative „Sicherer Arbeitsweg“, Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ mit Erweiterung um Sicherheitsaspekt beim Radfahren) - Seniorinnen und Senioren: Übergreifende Kampagne wie „Ältere Menschen im Verkehr“, ÖPNV-Training: Fortführung Projekt Mobia, Fahrradtraining, Spezielle Pkw-Sicherheitstrainings <p>Abhängigkeiten/ Bezug zu anderen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ A 8.2 Handlungsfeld Fußverkehr – Kampagnen/Aktionen ▪ B 9 Handlungsfeld Radverkehr – Öffentlichkeitsarbeit und Organisation / Marketingstrategien ▪ H 5 Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen ruhender Kfz-Verkehr ▪ K Mobilitätsmanagement und -kultur ▪ L 5 Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen für eine umweltbewusste Mobilität 		

 16 Weitergehende Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit		VE	GT	FU
		SE	SL	MU
Wirkungs-Kosten-Klasse <input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	Priorität <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	Umsetzungsfrist <input type="checkbox"/> bis 2020 <input type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		
regionsrelevant: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Akteure: LHS als Initiator, Polizei, Verkehrsverbände, Land, Berufsgenossenschaften, Unfall- und Krankenkassen etc.			