



Polizeipräsidium
Land Brandenburg

Gemeinsames Verkehrssicherheitskonzept

des Landkreises Ostprignitz-Ruppin und der Polizeidirektion Nord

Sicher unterwegs in Brandenburg

Gemeinsames Verkehrssicherheitskonzept

des Landkreises Ostprignitz-Ruppin und der Polizeidirektion Nord

Vorwort

In Folge eines Verkehrsunfalls sterben nach wie vor immer noch mehr Menschen im Straßenverkehr als durch Verbrechen. Auf unseren Straßen werden zahlreiche Personen verletzt und es entstehen enorme volkswirtschaftliche Schäden.

In den letzten Jahrzehnten waren die Zahlen der Schwerverletzten und Toten durch Unfälle im Straßenverkehr stets rückläufig, jedoch noch auf einem hohen Niveau.

Zur Reduzierung der Verkehrsunfälle und deren schweren Folgen tragen Entwicklungen in der Fahrzeugtechnik und bauliche Veränderungen im Straßenraum bei, aber auch kommunale und polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen sowie die Zusammenarbeit mit anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit.

Die Verkehrssicherheitsarbeit des Landes Brandenburg richtet sich am Leitbild „Vision Zero“ des Integrierten Verkehrssicherheitsprogramms des Landes Brandenburg aus. Das Land Brandenburg setzt sich in dem Verkehrssicherheitsprogramm das Ziel, ausgehend vom Wert des Basisjahres 2012, die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr bis zum Jahr 2024 um 40 % zu reduzieren sowie die Zahl der Schwerverletzten im gleichen Zeitraum um 50 % zu senken.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und dabei insbesondere die Aufgabe der sicheren Gestaltung der Infrastrukturen kann nur in gemeinsamer Anstrengung aller Verantwortlichen gelingen.

Eine besondere Verantwortung für eine erfolgreiche Umsetzung der ambitionierten Zielsetzungen tragen damit neben den Landesbehörden auch die Kommunen, die kommunalen Straßenbaulastträger und die Straßenverkehrsbehörden.

Deshalb wird der Landkreis Ostprignitz-Ruppin gemeinsam mit der Polizeidirektion Nord sowie der Polizeiinspektion Ostprignitz-Ruppin weiterhin Anstrengungen unternehmen und neue Impulse geben, um die Zahl der Verkehrsunfälle und damit die im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten zu senken.

Inhalt

1	Ziele/Leitlinien	3
1.1	Ziele	3
1.2	Leitlinien	3
2	Verkehrsunfallgeschehen	4
2.1	Langzeitentwicklung (10 Jahre)	4
2.2	Verkehrsunfalllage 2022	4
3	Darstellung der örtlichen, zeitlichen und sachlichen Schwerpunkte	5
3.1	Örtliche Schwerpunkte	5
3.2	Zeitliche Schwerpunkte	5
3.3	Unfallursachen und Zielgruppen	6
4.	Partner der Verkehrssicherheit	7
4.1	Verkehrsunfallkommission	7
4.2	Straßenbaulastträger	7
4.3	Polizei	8
4.4	Untere Straßenverkehrsbehörde	8
4.5	Ordnungsbehörden der Städte, Ämter und Gemeinden des Landkreises	9
4.6	Kreisverkehrswacht Ostprignitz-Ruppin e.V.	9
4.7	Schulen	9
4.8	Opferhilfeeinrichtungen	10
4.9	Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg	10
5.	Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit	10
5.1	Verkehrsaufklärung/ -erziehung	10
5.2	Verkehrsüberwachung	11
5.3	Verkehrsraumgestaltung	12
5.4	Begleitende Öffentlichkeitsarbeit	12
5.5	Analyse der Wirksamkeit	13

1 Ziele/Leitlinien

1.1 Ziele

In kooperativer Zusammenarbeit sind folgende Ziele für den Zuständigkeitsbereich des Landkreises Ostprignitz-Ruppin definiert:

- konsequente Reduzierung der Verkehrsunfälle,
- konsequente Reduzierung der Zahl der Getöteten im Straßenverkehr, ausgehend vom Wert des Basisjahres 2012 um weitere 40 % bis 2024 (3),
- konsequente Reduzierung der Zahl der Schwerverletzten, ausgehend vom Wert des Basisjahres 2012 um 50 % bis 2024 (68),
- Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Straßenverkehr und in besonderem Maße der Risikogruppen (Kinder, Junge Erwachsene, Senioren, Zweiradfahrende),
- Erhöhung der Regelkonformität und Bekämpfung von Hauptunfallursachen durch flächendeckende Verkehrsüberwachung,
- Gewährung der Leichtigkeit des Verkehrs unter Berücksichtigung des verkehrsgeografischen Raumes,
- wirkungsorientierte Zusammenarbeit mit allen Partnern der Verkehrssicherheit.

1.2 Leitlinien

Im Rahmen der Umsetzung gelten folgende Leitlinien:

- Der Schutz aller Verkehrsteilnehmer und die Gewährleistung eines hohen Maßes an sicherer Mobilität auf Brandenburgs Straßen haben höchste Priorität!
- Null Toleranz gegenüber unbelehrbaren Verkehrsteilnehmern!
- Verkehrsregeln sind nicht verhandelbar!
- Durch eine aktive Verkehrssicherheitsarbeit schützen wir Leben!
- Wir arbeiten sicherheitsorientiert, offensiv und transparent!

2 Verkehrsunfallgeschehen¹

2.1 Langzeitentwicklung (10 Jahre)

Im Betrachtungszeitraum (2013 bis 2022) ist die Anzahl der Verkehrsunfälle² gesunken. Im Jahr 2022 wurden mit 3.205 Verkehrsunfällen (VU) insgesamt 118 VU (-3,6 %) weniger registriert als im Jahr 2013 (3.323).

Gleichzeitig stagnierte die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Ostprignitz-Ruppin. Hatte der Landkreis Ostprignitz-Ruppin im Jahr 2013 noch 99.125 Einwohner, waren es mit Stand 31.12.2021 insgesamt 98.829 Einwohner (-0,3 %). Mitte 2023 ist die 100.000-Marke allerdings erneut übertroffen worden.

Gegensätzlich zur allgemeinen Verkehrsunfallstatistik stieg in den zurückliegenden 10 Jahren die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden (VUP). Von anfänglichen 325 derartigen VU konnte eine Erhöhung auf 344 VUP verzeichnet werden, was einer Steigerung von 5,8 Prozent entspricht. Damit war im Jahr 2022 jeder neunte Verkehrsunfall einer mit Personenschäden (2013 war es noch rund jeder zehnte Verkehrsunfall).

Allerdings wurden im Jahr 2013 bei Verkehrsunfällen 154 Personen schwer verletzt und 7 Personen getötet. Im Jahr 2022 wurden 128 Personen (- 16,9 %) schwer verletzt und 9 Personen (+28,6 %) getötet.

2.2 Verkehrsunfalllage 2022

Im Jahr 2022 ereigneten sich im Landkreis Ostprignitz-Ruppin insgesamt 3.205 Verkehrsunfälle, was einem Rückgang um 1,9 Prozent zum Vergleichszeitraum (2021) entspricht. Dabei wurden 344 (336) Verkehrsunfälle mit Personenschäden registriert, wobei 422 (397) Personen verletzt und 9 (6) getötet wurden.

Die Entwicklung der bundesweit festgelegten Hauptunfallursachen Geschwindigkeit, Vorfahrt und Alkohol-/Drogenfahrten ist recht unterschiedlich. So gab es im Jahr 2022 insgesamt 181 (185) Geschwindigkeitsunfälle, 70 (75) davon mit Personenschaden, wobei 6 (5) Personen getötet wurden. Es ist ein leichter Rückgang der Geschwindigkeitsunfälle, bei einer gleichzeitigen Minderung der Personenschadensfälle festzustellen.

Bei der Hauptunfallursache Vorfahrt/Vorrang ereigneten sich 200 (188) Verkehrsunfälle, bei denen 67 (59) Verkehrsunfälle mit verletzten Personen registriert wurden. Getötet wurden im Jahr 2022, wie auch im Vorjahr, keine Personen. Auch bei den Unfällen unter Einwirkung berauschender Mittel wie Alkohol und Drogen ist ein leichter Anstieg feststellbar. So wurden 2022 insgesamt 63 (58) Verkehrsunfälle dieser Art bekannt. Hierbei wurden 30 (26) Verkehrsunfälle mit verletzten Personen registriert, wobei 0 (3) Personen getötet wurden. Auffällig ist hier die Steigerung bei den Personenschäden.

¹ Stand: 16.10.2023

² ohne Bundesautobahnen

Um das Gesamtbild der Rauschmittelfahrten jedoch besser einordnen zu können, sind auch die folgenlosen Rauschmittelfahrten in die Analyse einzubeziehen. Im Jahr 2022 wurden 360 folgenlose Alkohol- und Drogenfahrten festgestellt, ein Wert der in den letzten Jahren relativ gleichbleibend ist. Somit ist die Bekämpfung dieser Unfallursache weiter in den Focus der Verkehrssicherheitsarbeit zu belassen.

3 Darstellung der örtlichen, zeitlichen und sachlichen Schwerpunkte

3.1 Örtliche Schwerpunkte

Gegenwärtig sind im Landkreis Ostprignitz-Ruppin 7 Unfallhäufungsstellen aktiv, die im steti- gen Fokus der örtlichen Verkehrsunfallkommission liegen.

Etwa 61 % der Verkehrsunfälle ereigneten sich innerorts. Von den ca. 39 % Außerortsunfällen entfallen wiederum ca. 76 Prozent auf Wildunfälle.

Mit der B 167 sowie B 5 verlaufen zwei verkehrsstarke Straßen durch den Landkreis Ostprignitz-Ruppin. Viele der Außerortsstraßen des Landkreises haben Alleencharakter und sind nur teilweise mit Schutzplanken ausgestattet.

Hauptunfallursachen bei den innerörtlichen Unfallhäufungsstellen sind „Vorfahrt“ und „Ab- stand“, die Beteiligung von Radfahrern und Fußgängern ist hier häufig relevant.

Bei den außerörtlichen Unfallhäufungsstellen sind „Vorfahrt“, bei den außerörtlichen Unfall- häufungslinien „Geschwindigkeit“ im Zusammenhang mit „Baumunfällen“ hauptunfallursäch- lich.

In Bezug auf die Hauptunfallursachen Alkohol und Drogen konnte für Ostprignitz-Ruppin kein örtlicher Schwerpunkt ermittelt werden.

In der Gesamtbetrachtung ist eine flächendeckende Verkehrssicherheitsarbeit, insbesondere Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung stets angezeigt.

3.2 Zeitliche Schwerpunkte

Bei der zeitlichen Analyse des Verkehrsunfallgeschehens zeichnen sich verschiedene Faktoren ab. So kommt es einerseits zur Mittagszeit, montags bis freitags in der Zeit von 11:00 – 12:00 Uhr, zu einem erhöhten Verkehrsunfallgeschehen.

Andererseits bildet auch der tägliche morgendliche und abendliche „Berufsverkehr“ einen zeitlichen Schwerpunkt. Die Ursache hierfür ist das höhere Verkehrsaufkommen im Verflech- tungsraum Berlin/Brandenburg.

3.3 Unfallursachen und Zielgruppen

Junge Erwachsene (18 bis 24 Jahre) verursachen in Bezug auf ihren Anteil in der Bevölkerung des Landkreises Ostprignitz-Ruppin eine stark überproportionale Anzahl von Verkehrsunfällen.

So liegt der Bevölkerungsanteil gegenwärtig bei 4,2%, der Anteil der verursachten Verkehrsunfälle jedoch bei 13,3%. Deutlicher wird die Diskrepanz bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden, hier liegt der Anteil bei 17,9%.

Auf Grund der örtlichen Gegebenheiten im Landkreis ist es auch für Junge Erwachsene sehr wichtig, selbstständig mobil zu sein. Bei der Altersgruppe trifft jedoch fehlende Erfahrung im Straßenverkehr auf jugendlichen Übermut. Das führt regelmäßig zu Verkehrsunfällen, oft auch mit verletzten Personen.

Senioren ab 65 Jahre sind insbesondere im Zusammenhang mit der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit in den besonderen Fokus der Arbeit der Verkehrsunfallkommission gerückt. Der Anteil der am Straßenverkehr teilnehmenden älteren Menschen hat und wird sich aufgrund der demografischen Entwicklung im Land Brandenburg weiter erhöhen.

Für immer mehr Menschen spielt die selbständige Mobilität und damit die Möglichkeit einer langen Teilnahme am gesellschaftlichen Leben eine sehr große Rolle. Das zunehmende Alter nimmt unbestritten Einfluss auf das Fahrverhalten. Verlängerte Reaktionszeiten, nachlassende Seh- und Hörfähigkeit, Einschränkungen der Beweglichkeit sowie der Einfluss von Medikamenten können zu erheblichen Einschränkungen beim Führen eines Fahrzeuges und bei der Teilnahme am Straßenverkehr führen.

Betrachtet man die Unfallverursacherstatistik, wurden im Landkreis Ostprignitz-Ruppin im Jahr 2022 insgesamt 22,3 % der Unfälle durch Senioren - im Jahr 2012 lag der Anteil noch bei 11,6% - verursacht. Der Bevölkerungsanteil beträgt gegenwärtig 31,5%.

Radfahrunfälle werden statistisch nur durch die Erhebung von Unfällen mit Beteiligung von Fahrradfahrern (inklusive Pedelec) erfasst. Die gesundheitlichen Folgen für Fahrradfahrer bei einem Zusammenstoß mit einem Fahrzeug sind zum größten Teil erheblich.

Am häufigsten wurden Unfälle mit beteiligten Radfahrern in den Städten Neuruppin, Kyritz und Wittstock registriert. Insgesamt gab es im Jahre 2022 im Landkreis Ostprignitz-Ruppin 167 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern, davon 142 Unfälle mit Personenschäden.

Mit den 167 registrierten Unfällen stellen die Radfahrunfälle an sich keinen Schwerpunkt dar, jedoch liegt der Anteil bei den Verkehrsunfällen mit verletzten Personen bei rund 41,7 %.

Baumunfälle werden in der polizeilichen Unfallanalyse zwar nicht als Hauptunfallursache geführt, stellen aber einen Schwerpunkt aufgrund seiner Unfallfolgen dar. Sie sind in der Regel die Folge eines Fehlverhaltens der Fahrzeugführer, was dazu führt, dass diese die Kontrolle über ihr Fahrzeug verlieren und mit den Straßenbäumen kollidieren.

Im Landkreis Ostprignitz-Ruppin ereigneten sich 2022 insgesamt 76 (84) Baumunfälle. Dabei wurden 53 (42) Personen verletzt und 4 (5) Personen getötet.

Als ursächlich sind das Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit sowie Fahren unter Alkohol- oder Betäubungsmittelinwirkung zu sehen.

Ungeachtet der eingeleiteten Maßnahmen im Zusammenhang mit den Regelungen des Gemeinsamen Runderlasses des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) und des

Ministeriums des Innern und für Kommunales (MIK) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Straßen mit angrenzendem dichtem Baumbestand außerhalb geschlossener Ortschaften (Alleeenerlass) ereigneten sich in den vergangenen Jahren durchschnittlich 89 Verkehrsunfälle. Unfallschwerpunkte sind die B 167, L 14, L 16 sowie L 223.

Vorfahrt und die Geschwindigkeit gehören auch weiterhin zu den häufigen Hauptunfallursachen. Zusammen mit den Verkehrsunfällen mit der Beteiligung von Zweirädern sowie den Baumunfällen gehören sie aber auch zu den Unfällen, die aufgrund ihrer Folgen für die Fahrzeuginsassen verheerende Wirkung haben.

4. Partner der Verkehrssicherheit

4.1 Verkehrsunfallkommission

Ziel der Unfallkommission ist es, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und zu erhöhen. Dafür hat sie die Aufgabe, Unfallorte zu untersuchen, Verkehrsanlagen auf Mängel zu analysieren, Abhilfemaßnahmen festzulegen und deren Wirkung zu überprüfen. Maßnahmen können beispielsweise bessere Sichtbeziehungen, eine verstärkte Beleuchtung, der Verkehrslage neu angepasste Ampelphasen oder veränderte Spuraufteilungen sein.

Die Bekämpfung der Verkehrsunfälle im Rahmen der örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen ist gemeinsame Aufgabe von Polizei, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden. Sie ist in der Verwaltungsvorschrift zu § 44 der Straßenverkehrs-Ordnung verankert.

Konsequente Unfallkommissionsarbeit ist eines der wirksamsten Instrumente zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an unfallbelasteten Stellen im Straßennetz. Die Verkehrsunfallkommission im Landkreis Ostprignitz-Ruppin hat bei der Beseitigung und Entschärfung von Unfallhäufungsstellen eine wichtige Funktion. Die jeweiligen Straßenbaulastträger werden als Partner begriffen und in die Entscheidungen einbezogen.

Das Maßnahmenspektrum kann von der Aufstellung eines Verkehrszeichens bzw. Beschilderungsmaßnahmen bis hin zum Umbau einer unfallauffälligen Stelle oder Strecke reichen. Dabei ist es insbesondere die Aufgabe der Landkreise und der Polizei, für die Überwachung der StVO zu sorgen, der Verkehrsbehörde, die festgelegten Verkehrszeichen der StVO anzuordnen und der Baubehörde, diese Anordnungen auszuführen und ggf. erforderliche Baumaßnahmen umzusetzen.

4.2 Straßenbaulastträger

Das Land Brandenburg ist Träger der Straßenbaulast für Landesstraßen und im Auftrage des Bundes ebenfalls für Bundesstraßen zuständig. Die Landkreise sind Träger der Straßenbaulast für die Kreisstraßen. Die Gemeinden sind Baulastträger der Gemeindestraßen. Der Träger der

Straßenbaulast für sonstige öffentliche Straßen wird in der Widmungs- oder Umstufungsverfügung bestimmt.

Ist der Träger der Straßenbaulast bei öffentlichen Straßen nicht feststellbar, so liegt die Baulast bis zu einer anderen Festlegung bei der Gemeinde. Aufgabe der Straßenbaulastträger ist, Straßen und andere verkehrstechnische Einrichtungen so zu gestalten, dass sie ohne weiteres den Ansprüchen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs genügen.

Der Landesbetrieb Straßenwesen, der Landkreis und die Kommunen setzen Empfehlungen und Beschlüsse der Verkehrsunfallkommission hierzu zeitnah um.

4.3 Polizei

Die Aufgaben der Polizei lassen sich in zwei verschiedene Bereiche unterteilen:

- präventive Polizeitätigkeit und
- repressive Polizeitätigkeit.

Während es sich bei der präventiven Polizeitätigkeit um die Abwehr von Gefahren handelt, ist eine repressive Tätigkeit gegeben, wenn die Polizei im Rahmen der Straf- oder Ordnungswidrigkeitenverfolgung agiert. Die Polizei nimmt ihre Verantwortung durch eine zielgruppenorientierte Prävention und eine nach Schwerpunkten ausgerichtete Repression wahr.

Die kommunale Verkehrsüberwachung kontrolliert sowohl der fließenden als auch den ruhenden Verkehr, die Polizei die des fließenden Verkehrs. Dabei geht es beispielsweise darum, Geschwindigkeits- oder Rotlichtverstöße sowie Fahrten unter Alkohol- oder Drogeneinfluss zu beobachten, Polizeikontrollen durchzuführen und festgestellte Regelbrüche zu ahnden. Für eine effiziente Geschwindigkeitsüberwachung ist ein abgestimmtes Handeln der kommunalen und polizeilichen Verkehrsüberwachung unabdingbar.

Die verschiedenen Formen der polizeilichen Prävention führen zu anhaltenden Bewusstseins- und Verhaltensänderungen. Die Beratung und Unterstützung weiterer Verantwortungsträger im Bereich der Verkehrsunfallprävention ist zukünftig ein starker Eckpfeiler polizeilicher Prävention. Somit gewinnt die enge Zusammenarbeit mit den Schulen und kommunalen Gremien zunehmend an Bedeutung.

4.4 Untere Straßenverkehrsbehörde

Die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises erlässt die verschiedensten verkehrsrechtlichen Anordnungen im öffentlichen Verkehrsraum. Dazu zählen insbesondere die Anordnung von Verkehrszeichen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs. Darüber hinaus werden Ausnahmegenehmigungen von Parkverboten und zum Befahren gesperrter Straßen bei bestehenden Verkehrsverboten sowie Erlaubnisse für Veranstaltungen auf öffentlichen Straßen geprüft und erteilt.

Zur Verkehrssicherheitsarbeit gehört die Zusammenarbeit mit allen sonstigen Trägern der Verkehrssicherheit, die Überprüfung von eingerichteten Bushaltestellen und die Kontrolle von Baustellen und anderen Maßnahmen im Straßenverkehr.

Neben dem Landkreis werden Teilaufgaben der Unteren Straßenverkehrsbehörde auch von der Stadt Kyritz und dem Landesbetrieb Straßenwesen wahrgenommen.

4.5 Ordnungsbehörden der Städte, Ämter und Gemeinden des Landkreises

Zuständige Behörden nach dem Ordnungsbehördengesetz sind die Städte, Gemeinden und Ämter sowie die Landkreise, die ihre Aufgaben weisungsgebunden im übertragenen Wirkungskreis wahrnehmen.

Bei der Aufgabenerfüllung tragen die Ordnungsbehörden eine herausragende präventive und repressive Verantwortung auch zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit.

Die Ordnungsbehörden haben die Aufgabe, die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch Abwehr von Gefahren und durch Unterbindung und Beseitigung von Störungen aufrechtzuerhalten.

Dabei liegt der Schwerpunkt im ruhenden Verkehr. Bürgerorientiert nehmen sie weiterhin maßgeblich auf die mit den Partnern abgestimmte, sichere Verkehrsraumgestaltung Einfluss.

Im Rahmen der Gremienarbeit Kommunale Kriminalitätsprävention (KKP) werden erkannte Problemfelder zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit offensiv durch die Partner besprochen und Lösungen zeitnah umgesetzt.

4.6 Kreisverkehrswacht Ostprignitz-Ruppin e.V.

Zweck des gemeinnützigen Vereins ist die Verkehrssicherheit durch Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung vom Kind bis zum Senior, vom Fußgänger bis zum motorisierten Verkehrsteilnehmer zu fördern, um damit Verkehrsunfällen vorzubeugen. Hierzu führt sie zahlreiche Verkehrssicherheitsaktionen durch und arbeitet eng mit den regionalen Partnern der Verkehrssicherheit zusammen.

4.7 Schulen

Ein wachsendes Verkehrsaufkommen, unübersichtliche Straßen und immer schnellere Autos prägen den modernen Straßenverkehr.

Gerade für Kinder können Situationen auf der Straße schnell gefährlich werden. Um die schwächsten Verkehrsteilnehmer gut zu rüsten, unterrichten Lehrer und Polizisten die Schüler in der Grundschule gemeinsam. Dort werden die Verkehrsregeln erklärt und der Schulweg sowie das sichere Radfahren geübt. Grundlage der Verkehrsunfallprävention ist der jeweils aktuelle gemeinsame Runderlass des Bildungs- und Innenressorts zur Kriminal- und Verkehrsunfallprävention und Notfallplanung im Land Brandenburg.

4.8 Opferhilfeeinrichtungen

Neben der Polizei, den Gerichten und Behörden helfen insbesondere Opferschutz- und Opferhilfeeinrichtungen den Betroffenen dabei, die Folgen von psychischen, physischen und materiellen Schäden zu überwinden bzw. abzumildern.

Die Verbesserung und Effektivierung von Opferschutz und Opferhilfe in präventiver als auch in repressiver Hinsicht ist ein grundlegender Faktor zukünftiger Arbeit. Die Gewährung von Schutz und Hilfe für Opfer von strafbaren Handlungen gehört zu den vorrangigen Aufgaben einer Gesellschaft. Dabei kann es keinen Unterschied machen, welcher Nationalität, Hautfarbe, Herkunft, religiösen Überzeugung usw. das Opfer ist. Es kommt allein darauf an, dass ein Mensch zu Schaden gekommen ist.

Wirksame Opferhilfe wirkt präventiv, weil sie der Täterin bzw. dem Täter verdeutlicht, dass die Gesellschaft ihre bzw. seine Tat ablehnt und sich dem Opfer zuwendet.

Die Unfallopferbetreuung durch die Notfallseelsorge und andere Partner im Landkreis Ostprignitz-Ruppin ist weiter zu verstärken und insbesondere bei schweren Verkehrsunfällen anzubieten.

4.9 Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg

Das „Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg“ fördert den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen den Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg. Dazu gehören Mitarbeiter von Bildungseinrichtungen, Initiativen, Verbänden, Vereinen, Verwaltungen und der Polizei.

5. Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit

Zur Erreichung der Ziele sind Maßnahmen der Verbundstrategie mit den Aktionsfeldern:

- Verkehrsaufklärung/ -erziehung,
- Verkehrsüberwachung,
- Verkehrsraumgestaltung,
- begleitende Öffentlichkeitsarbeit

umzusetzen.

5.1 Verkehrsaufklärung/ -erziehung

Verantwortungsbewusstes und partnerschaftliches Verhalten bzw. Handeln bilden die Basis des gesellschaftlichen Zusammenlebens. Diesem Leitsatz folgt die Verkehrssicherheitsarbeit

als gesamtgesellschaftliche Aufgabe im Zusammenwirken mit allen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit.

Die gewählten Maßnahmen sollten ausgerichtet sein auf:

- regelkonformes Verhalten aller Verkehrsteilnehmer,
- altersgruppenspezifische Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung,
- Förderung und Stärkung der Eigenverantwortung eines jeden Verkehrsteilnehmers,
- verbesserte Angebote für Berufskraftfahrer.

Maßnahmen:

- Durchführung gemeinsamer bzw. abgestimmter Veranstaltungen mit den externen Partnern/Bildung von Netzwerken (z. B. Schulen, ÖPNV, Unfallkassen, Versicherungen, Feuerwehr, Sportvereinen, Hilfsdiensten, ADAC, Verkehrswacht oder THW, etc.),
- frühkindliche Verkehrserziehung, u. a. Schulung von Multiplikatoren,
- zielgruppenorientierte Verkehrsunfallprävention, mit dem Schwerpunkt „Kinder“, „Junge Erwachsene“ und „Senioren“,
- zielgruppenorientierte Information zu Auffälligkeiten im Zusammenhang mit dem Verkehrsunfallgeschehen,
- Durchführung der „Busschule“,
- schulische Radfahrausbildung/ Radfahrprüfung.

Verantwortlich: Landkreis Ostprignitz-Ruppin, Schulen, Ordnungsbehörden, Polizei

5.2 Verkehrsüberwachung

Verkehrsüberwachung ist eine unerlässliche Aufgabe zur Aufrechterhaltung und Steigerung der Sicherheit im Straßenverkehr. Die stetigen Kontrollen zur Einhaltung der Vorschriften, einschließlich notwendiger Sanktionen bei Regelverstößen, führen nachweislich zu einer positiven Verhaltensänderung bei den Verkehrsteilnehmern.

Bei der Durchführung der Maßnahmen ist folgendes zu beachten:

- flächendeckende Verkehrsüberwachung (hohes Entdeckungsrisiko),
- Senkung der Zahl der Verkehrsunfälle und Bekämpfung der Hauptunfallursachen,
- zeitnahe und konsequente Verfolgung sowie Ahndung erkannter Regelverstöße, insbesondere der Hauptunfallursachen.

Maßnahmen:

- Aufrechterhaltung der Überwachungsichte,
- flächendeckender und effizienter Einsatz der Geschwindigkeitsmesstechnik,

- Intensivierung der Überwachung des Güterverkehrs,
- Präsenz im öffentlichen Verkehrsraum, insbesondere in schutzwürdigen Bereichen mit erhöhtem Gefahrenpotential (Kindertagesstätten, Schulen, Senioreneinrichtungen etc.),
- Intensivierung der Durchführung von Anhaltekontrollen mit einhergehenden verkehrserzieherischen/präventiven Gesprächen durch die Polizei,
- Bereitstellen statistischer Verkehrsdaten zur Identifizierung und Ertüchtigung von Kontrollstellen.

Verantwortlich: Landkreis Ostprignitz-Ruppin, Polizei, Straßenbaulastträger

5.3 Verkehrsraumgestaltung

Im Rahmen der Verkehrsraumgestaltung ist bei der Planung und Realisierung von technischen und baulichen Maßnahmen eine kontinuierliche Verbesserung der Sicherheit des Verkehrsraumes und der Verkehrsmittel und eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes anzustreben.

Hierbei sollte eine

- gezielte Einflussnahme auf die Leichtigkeit des Verkehrs bei stetig steigendem Verkehrsaufkommen und
- die Fortführung der regelmäßigen Verkehrsschauen (Leitbild: „selbsterklärende“ und die „fehlerverzeihende“ Straße) Berücksichtigung finden.

Maßnahmen:

- Weitergabe polizeilicher Erkenntnisse an die Unfallkommission,
- fachliche Unterstützung im Anhörungsverfahren,
- enge Zusammenarbeit mit den zuständigen Verkehrsbehörden und Straßenbaulastträgern,
- zeitnahes Umsetzen/ Realisieren von Empfehlungen und Beschlüsse der Verkehrsunfallkommission.

Verantwortlich: Straßenbaulastträger, Landkreis Ostprignitz-Ruppin, Ordnungsbehörden, Polizei

5.4 Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Bedingt durch eine umfangreiche Nutzung sozialer Medien und der damit einhergehenden Dynamik in der Presse- und Medienlandschaft kommt der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit im Bereich der Verkehrssicherheit eine besondere Bedeutung zu.

Während Printmedien an Bedeutung verlieren, führen Online-Berichterstattung und Social Media zur schnelleren Verbreitung von Informationen an wesentlich mehr Verkehrsteilnehmern.

Mittels zielgerichteter Informationen lässt sich der öffentliche Fokus auf Themen der Verkehrssicherheit lenken. Die Darstellung durchgeführter Maßnahmen trägt zur Stärkung des Sicherheitsempfindens bei. An geeigneter Stelle ist die Berichterstattung mit Verhaltenshinweisen zu ergänzen, wobei Erfolgsmeldungen die Handlungsfähigkeit und das Durchsetzungsvermögen verdeutlichen.

Mit einer konzeptionellen und zielgruppenorientierten Medienarbeit ist die Wirkung der präventiven und repressiven Verkehrssicherheitsarbeit aktiv zu begleiten.

Verantwortlich: Landkreis Ostprignitz-Ruppin, Ordnungsbehörden, Polizei, Kreisverkehrswacht

5.5 Analyse der Wirksamkeit

Anhand der Unfalllage und dem Abgleich der erzielten Ergebnisse ist die Wirksamkeit der durchgeführten Maßnahmen zu prüfen.

Über die Maßnahmen zur Umsetzung und die Ergebnisse berichten die Partner des Verkehrssicherheitskonzeptes regelmäßig im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrssicherheitsberatung, die unter Verantwortung der Verkehrsunfallkommission vorbereitet und durchgeführt wird. Die örtlichen und zeitlichen Lageanalysen unter Berücksichtigung der Risikogruppen und der Hauptunfallursachen sind durch die Polizei halbjährlich vorzuhalten und den Partnern der Verkehrssicherheitsarbeit zur Verfügung zu stellen.

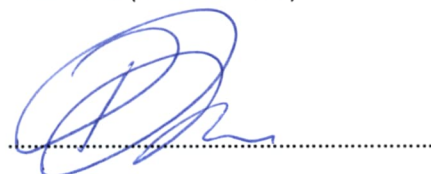
Das Verkehrssicherheitskonzept ist alle zwei Jahre auf seine Wirksamkeit zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.

Neuruppin, den 05.12.2023

Landkreis Ostprignitz-Ruppin
Der Landrat
Herr Reinhardt



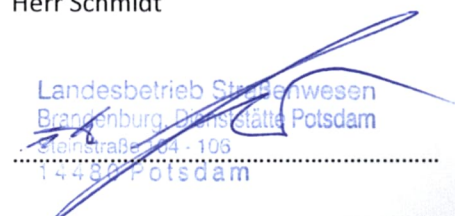
Polizeiinspektion Ostprignitz-Ruppin
Leiter Polizeiinspektion
Frau Blum (m.d.W.d.G.b.)



Polizeidirektion Nord
Leiter Polizeidirektion
Herr Storch



Landesbetrieb Straßenwesen,
Regionalbereich West
Herr Schmidt



Landesbetrieb Straßenwesen
Brandenburg, Dienststelle Potsdam
Eisenstraße 104 - 106
14482 Potsdam