

Jürgen Menge
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz,
Mainz
Ministry for Economics, Transport, Agriculture and Viniculture, Rhineland-Palatinate,
Mainz

Sicherheitsmanagement der Straßeninfrastruktur - Organisation, Auswertung, Maßnahmen

Kurzfassung

Die Unfallzahlen für das Jahr 2008 zeigen, dass die intensiven Anstrengungen für die Verkehrssicherheit weiterhin Früchte tragen. Nachdem im Jahr 2007 mit 220 Toten auch in Rheinland-Pfalz der geringste Stand seit Einführung der Unfallstatistik registriert wurde, konnte dieser Trend auch im Jahr 2008 bestätigt werden.

Die Verkehrssicherheitsarbeit in Rheinland-Pfalz sieht sich dabei zunächst im Kontext des anspruchsvollen Ziels der EU, die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 zu halbieren. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage, wie die Risiken im Verkehrsverhalten der Menschen minimiert werden können. Vorhandene Sicherheitspotenziale sollen genutzt werden, Maßnahmen sind gezielt auf die Brennpunkte im Verkehrsgeschehen auszurichten. Neben Sicherheitsaktionen und Trainings für die Verkehrsteilnehmer sowie der Polizeiarbeit ist einer der wichtigsten Ansätze die Verbesserung der Infrastruktur. Zu den Maßnahmen auf diesem Gebiet zählen neue Ansätze beispielsweise bei der Überprüfung sicherheitsrelevanter Aspekte schon in der Planung, beim Bau moderner Verkehrsbeeinflussungsanlagen oder bei der Sicherheit an Bahnübergängen und in Tunneln.

Ein Fokus liegt jedoch auf der Unfallkommissionsarbeit. Sie ist ein wesentlicher Bestandteil der Gesamtkonzeption zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Das Land Rheinland-Pfalz verfügt seit nunmehr über 35 Jahren über institutionalisierte Erfahrungen auf diesem Gebiet, die auch als Beispiel für die bundesweite Entwicklung dienen. In einem weiteren Schritt werden seit Kurzem in einer landesweiten Unfallkonferenz nunmehr Programmschwerpunkte wie beispielsweise die Bekämpfung von Motorradunfällen oder Baumunfällen definiert. Zudem wurden mit einem aufwändigen Programm allen der etwa 400 Unfallkommissionsmitglieder in Rheinland-Pfalz Schulungen angeboten. Eine permanente Nachschulung garantiert dabei einen gleichbleibend hohen Wissensstand.

Beispielgebend ist allerdings auch die zentrale Unfallauswertestelle beim Landesbetrieb Mobilität in Koblenz, die es in dieser Form so nur noch in Bayern gibt. Mit ihr steht seit vielen Jahren ein Instrument zur Verfügung, das nicht nur die Grundlagen für gezielte und effektive Verkehrssicherheitsmaßnahmen schafft, sondern auch landesweite Controllings durchführt.

Ohne eine finanzielle Ausstattung ist jedoch eine effektive Unfallkommissionsarbeit nicht möglich. Aus diesem Grund wurde als Novum ein spezieller Haushaltsansatz geschaffen, der gezielt ausschließlich im Sinne der Verkehrssicherheit - derzeit mit dem Schwerpunkt Baumunfälle und Motorradsicherheit - eingesetzt wird. Dabei wurde auch in einem Bewertungsverfahren zum Ausbauplan für Landesstraßen die Verkehrssicherheit so gewichtet, dass speziell Unfallhäufungsstellen in die Prioritätenreihung gelangen. Diese Ansätze mit Strategien aus einer Landesunfallkonferenz, gezielter Schulung, finanzieller Ausstattung sowie Unterstützung und Controlling durch eine zentrale Unfallauswertestelle sind zugleich Chance und Herausforderung für eine künftige Verkehrssicherheitsarbeit.

Abstract

Road infrastructure safety management - organisation, evaluation, measures

The 2008 accident statistics reflect the continued success of intensive efforts to improve road safety. The 220 road fatalities counted in 2007 represent the lowest death toll on the roads of Rhineland-Palatinate since the introduction of these statistics – a trend that also continued in 2008.

Road safety work in Rhineland-Palatinate aims, first and foremost, to reach the ambitious EU goal of halving the number of road fatalities by 2010. The key issue is how to minimise road safety risks that are associated with the behaviour of road users. Possible answers include the use of existing safety potentials and proactive measures specifically aimed at accident blackspots.

One of the most important approaches in addition to road safety campaigns and training for road users as well as the work of the police forces consists in infrastructural improvements. Measures in this field include, e.g., the verification of safety-relevant aspects already in the planning stages, when setting up modern traffic control systems, or at railway crossings and in tunnels.

However, one focal point is the work of road accident investigation boards (Unfallkommissionen), which plays a vital role in the overall concept of road safety improvement. In Rhineland-Palatinate, such boards have more than 35 years of experience, which has also benefitted the development throughout Germany. In a further step, a recently introduced national accident conference has defined key issues of a safety programme, such as the reduction of motorcycle accidents and tree crashes. Moreover, an extensive training programme has been initiated for all of the approximately 400 members of the road accidents investigation boards in Rhineland-Palatinate to ensure a consistently high level of knowledge and skills.

The Landesbetrieb Mobilität [*Supreme Road Authority in Rhineland-Palatinate*] in Koblenz has also set an example with its central accident evaluation unit, whose only counterpart exists in Bavaria. For many years, this unit has been instrumental not only in creating the basis for proactive and efficient road safety measures, but also in carrying out audits throughout Rhineland-Palatinate.

However, a road accidents investigation board cannot work efficiently without financial resources. This is why a new budget item was introduced, dedicated to road safety, with the present focus being on tree crashes and safety for motorcyclists. The evaluation method applying to the extension plans for rural roads also emphasizes road safety, giving particular priority to accident blackspots.

These approaches, including strategies developed by a State Accident Conference, specific educational measures, sufficient funding as well as support and controlling by a central accident evaluation unit, are both a chance and a challenge for future road safety efforts.

Allgemeines

Mobilität wird in unserer Gesellschaft nur dann akzeptiert, wenn ihre negativen Folgen auch mit Blick auf die Verkehrssicherheit verbessert werden.

Die Verkehrssicherheitsarbeit in Rheinland-Pfalz sieht sich dabei im Kontext des anspruchsvollen Ziels der EU, die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 zu halbieren. Vorhandene Sicherheitspotenziale sollen genutzt werden. Maßnahmen sind gezielt auf die Brennpunkte im Verkehrsgeschehen ausgerichtet.

Im Zuge einer langfristigen Strategie wurde dabei das Ziel gesetzt, in Schwerpunkt-Projekten Abhilfemaßnahmen zu den häufigsten Unfallursachen zu erarbeiten und umzusetzen.

Ob hieraus weitere Ansätze für die Verkehrssicherheitsarbeit abgeleitet werden können, soll nachfolgend beschrieben werden.

Natürlich steht dabei der Mensch im Mittelpunkt. So hat die Verkehrserziehung und -aufklärung gerade der Kinder, Jugendlichen und jungen Fahranfänger eine sehr hohe Priorität. Hierzu wird - angefangen bei den Kindergartenkindern – mit einem Bündel von Maßnahmen eine Erhöhung der Sensibilität von jungen Menschen für potenzielle Risiken und Gefahren im Straßenverkehr verfolgt. Das Land Rheinland-Pfalz unterstützt dabei als einziges Bundesland finanziell die Sicherheitstrainings für Fahranfänger.

Eine zentrale Bedeutung kommt aber der Infrastruktur - der Straße selbst - zu. Denn erst ein modernes, leistungsfähiges und den höchsten technischen Sicherheitsstandards entsprechendes Straßennetz dient nachhaltig der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Wo es aber Potenziale für die Verkehrssicherheit bei der Infrastruktur gibt und wie diese Potenziale ausgeschöpft werden können, zeigt gerade das Beispiel der Unfallkommissionsarbeit, bei der die drei Gruppen Straßenbaubehörde, Straßenverkehrsbehörde und die Polizei einen umfassenden Dienst im Sinne der Verkehrssicherheit leisten.

Verkehrsunfall-Entwicklung in Rheinland-Pfalz

Die Unfallzahlen und vor allem die Folgen sinken in Rheinland-Pfalz.

Die gesamte Unfallarbeit mit ihren verschiedenen Facetten führte zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrsunfälle mit Getöteten. Im Zeitraum zwischen 1993 und 2003 wurde bereits eine Reduzierung um mehr als 25% verzeichnet.

Diese langfristige positive Bilanz der Verkehrssicherheit konnte gerade in den zurückliegenden Jahren noch einmal deutlich gesteigert werden. Nachdem im Jahr 2007 mit 220 Toten auch in Rheinland-Pfalz der geringste Stand seit Einführung der Unfallstatistik registriert wurde, konnte dieser langjährige Trend auch im Jahr 2008 bestätigt werden, wenngleich er mit 227 Toten einen leichten Anstieg verzeichnete. Die Unfallzahlen für das Jahr 2009 weisen aktuell (Mitte Oktober 2009) wiederum eine Verbesserung von etwa 3 bis 4 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf.

Gleichwohl zeigt dies aber auch, dass in der Verkehrssicherheitsarbeit kein Stillstand eintreten darf. Sie bleibt eine verkehrspolitische Schwerpunkt- und Daueraufgabe.

Rheinland-Pfalz wird jedoch in seinen Anstrengungen nicht nachlassen, um die Zahl der Toten bis 2010 zu halbieren, so wie es die EU in ihrem Europäischen Aktionsprogramm für Straßenverkehrssicherheit, dem so genannten Weißbuch, gefordert hat.

Unfallkommissionsarbeit - Institutionalisierung und gemeinsames Vorgehen

Die Landesregierung hat sich seit 1972 verpflichtet, ein gemeinsames und institutionalisiertes Vorgehen in der Unfallkommissionsarbeit zu forcieren. Landeserlasse und Richtlinien bildeten hierfür die Verwaltungsgrundlage; zusätzliche Stellen wurden geschaffen.

Auf Grund dieser Erfahrungen und wissenschaftlicher Untersuchungsergebnisse wurden in einem gemeinsamen Rundschreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau und des Ministeriums des Innern und für Sport vom 10. Januar 2000 hierfür die Rahmenbedingungen weiter präzisiert.

Darin ist zunächst festgelegt, dass die Grundlage für die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle die Verwaltungsvorschrift VwV zu § 44 StVO in der jeweils geltenden Fassung ist. Es wird weiter definiert, dass die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle das Erkennen besonderer Gefahrenstellen im Verkehrsraum zum Ziel hat, damit

- zielgerichtete Verkehrsüberwachungsmaßnahmen (enforcement),
- verkehrstechnische und bauliche Verbesserungen (engineering),
- Maßnahmen der Verkehrserziehung (education)

vorgeschlagen und durchgeführt werden können.

Dabei sind die Unfall auslösenden Faktoren unter Einbeziehung des Umfeldes zu analysieren, Besonderheiten der Straße sowie des Verkehrsablaufes aufzudecken und typische Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer zu ermitteln, die die Entstehung von Straßenverkehrsunfällen begünstigen.

Verkehrsunfällen mit schwerem Personenschaden ist besonderes Gewicht beizumessen. Dadurch wird die Unfallschwere stärker als bisher in die Maßnahmenfindung einbezogen. Durch die zeitnahe Beseitigung erkannter Gefahrenstellen wird ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet.

Auf Landesebene wurde eine Landesunfallkonferenz gebildet, die aus Vertretern der beiden Fachministerien besteht und bedarfsorientiert durch weitere Mitglieder ergänzt wurde.

Für die Unfallkommissionsarbeit sind durch dieses Rundschreiben die Aufgaben der Beteiligten genau definiert. So obliegt den Polizeidienststellen beispielsweise das Anlegen und Führen der Unfalltypenkarten, das Erkennen von Unfallhäufungsstellen (UHS), Unfallhäufungslinien (UHL) und Unfallhäufungsgebieten (UHG), aber auch der verkehrspolizeiliche Einsatz (Überwachung) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Zu den Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden gehören die Beratung in straßenverkehrsrechtlichen Fragen, bei verkehrslenkenden Maßnahmen sowie die Anordnungen von straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die Straßenbaubehörden übernehmen die Leitung der Unfallkommissionen in den Landkreisen, die Beratung in Fachfragen auf der Grundlage der einschlägigen technischen Regelwerke, die Durchführung von Zusatzuntersuchungen im Rahmen der Unfallauswertung (Verkehrszählungen, Geschwindigkeits-, Griffigkeitsmessungen usw.), die Umsetzung baulicher Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit Planung, Baurecht, Finanzierung sowie die Durchführung von Wirkungskontrollen anhand von Vorher- / Nachheruntersuchungen auf der Grundlage der Unfallkenngrößen.

Als mögliche Verbesserungsmaßnahmen gelten Sofortmaßnahmen mit zielgerichteten Verkehrsüberwachungsmaßnahmen durch die Polizei (enforcement) oder straßenverkehrsbehördliche Verbesserungen (Anordnungen über die Aufstellung oder Entfernung von Verkehrszeichen), mittelfristige Maßnahmen, wie verkehrstechnische Maßnahmen (Signalanlagen, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen, Fußgängersicherungen usw.), oder längerfristige Maßnahmen, wie Straßenbaumaßnahmen (Streckenausbau, Knotenpunktänderung, Ausbau von Ortsdurchfahrten, Bau von Umgehungen usw.).

Die Zusammenarbeit zwischen der Polizei, der Straßenverkehrsbehörde und der Straßenbaubehörde wird weiter intensiviert. Seit 35 Jahren konnten bemerkenswerte Erfolge mit den Unfallkommissionen erzielt werden. Sie setzen sich konzentriert mit den Unfallhäufungsstellen auseinander und empfehlen Maßnahmen. Diese ursprünglich rheinland-pfälzische Institution der Unfallkommission ist nunmehr bundesweit eingeführt und ist - auch auf Grund einer Entscheidung der Verkehrsministerkonferenz (VMK) - in die Novellierung der StVO eingeflossen.

Zudem wurden mit einem aufwändigen Programm allen der etwa 400 Unfallkommissionsmitglieder in Rheinland-Pfalz Schulungen angeboten. Eine permanente Nachschulung garantiert dabei einen gleich bleibend hohen Wissensstand.

Zentralstelle für Unfallauswertung (ZfU)

Als eine der wichtigsten Instrumente in der Bekämpfung von Unfallhäufungsstellen kommt jedoch der Zentralstelle für Unfallauswertung (ZfU) beim Landesbetrieb Mobilität, Rheinland-Pfalz, eine bedeutende Rolle zu. Auch sie ist im gemeinsamen Rundschreiben verankert. Sie führt eine Unfallhäufungsstellen- und Unfallhäufungsliniendatei bezogen auf das klassifizierte Straßennetz in den Landkreisen. Eine Erweiterung hinsichtlich der Ortsdurchfahrten in der Baulast der Städte ist möglich.

Diese Datei, an Hand derer Beobachtungen der Unfallentwicklung an Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien über mehrere einzelne Jahre bzw. mehrere Jahresblöcke vorgenommen werden, ist auch Grundlage für die Kontrolle der Umsetzung beschlossener Abhilfemaßnahmen und Entscheidungshilfe für die Landesunfallkonferenz. Sie kann darüber hinaus für Öffentlichkeitsarbeit herangezogen werden (z. B. Karten der Unfallhäufungen).

In jährlich stattfindenden Sitzungen mit der Geschäftsführung und den Vorsitzenden überprüft und koordiniert die ZfU die Verkehrssicherheitsarbeit der Unfallkommissionen in den Landkreisen und führt so ein Controlling durch.

Mit dieser Stelle ist es auch möglich, eine automatisierte Sicherheitsanalyse nach ESN (Empfehlung für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen) durchzuführen. Sie verfügt über georeferenzierte - also punktgenau dem Straßennetz zuordnungsfähige - Unfalldaten, die für derartige Analysen erforderlich sind. Sie beruhen auf detaillierte Unfallauswertungen sowie auf der Beurteilung maßgeblicher Unfallkenngrößen und zeigen deutlich die Sicherheitspotenziale einzelner Straßen auf. Sie können damit als Grundlage zur Rangreihung von unfallgefährdeten Strecken für Investitionsentscheidungen herangezogen werden.

Haushalt

Ohne eine finanzielle Ausstattung ist eine effektive Unfallkommissionsarbeit nicht möglich. Aus diesem Grund wurde in Rheinland-Pfalz als Novum ein spezieller Haushaltsansatz geschaffen, der gezielt ausschließlich im Sinne der Verkehrssicherheit eingesetzt wird.

Es werden nunmehr Mittel für Schwerpunktaktionen wie die Bekämpfung von Baumunfällen oder Motorradunfällen, bereitgestellt, die in der Landesunfallkonferenz als strategischer Ansatz fixiert worden sind.

Daneben werden aber vor allem gezielt die Maßnahmevorschläge aus den Unfallkommissionsarbeiten umgesetzt. Hierfür wurde in einem Bewertungsverfahren zum Ausbauplan für Landesstraßen die Verkehrssicherheit so gewichtet, dass speziell Unfallhäufungsstellen in die Prioritätenreihung gelangen. Die Aufnahme der Projekte erfolgte aufgrund von Auswertungen aus dem Unfallgeschehen, wie beispielsweise Unfallkostendichte, Unfallhäufungsstellen oder -linien. Sie wurde von der Zentralstelle für Unfallauswertung erarbeitet und erstmals im Doppelhaushalt 2007/2008 eingebracht.

Derzeitige Schwerpunkte in Rheinland-Pfalz

Im Rahmen der gesamten Verkehrssicherheitsstrategie liegen die derzeitigen Schwerpunkte der Unfallkommissionsarbeit in Rheinland-Pfalz vor allem bei der Umsetzung von Maßnahmen. Aktuelle Beispiele und entsprechende Vorher/Nachher-Vergleiche wie an der Einmündung der Anschlussstelle Ingelheim-Ost in die Landestraße L 422 - ein zusätzlicher Einbiegestreifen hat dort das Unfallgeschehen von bis zu 16 Unfällen pro Jahr vor dem Umbau auf 3 Unfälle pro Jahr nach dem Umbau reduziert - zeigen die deutlich positiven Auswirkungen solcher Maßnahmen.

Daneben wurden durch die Landesunfallkonferenz folgende Strategien als die derzeit wichtigsten etabliert:

- **Baumunfälle** nehmen zwar nur einen geringen Anteil an der Gesamtzahl der Unfälle ein, wegen der schweren Folgen rücken sie jedoch immer stärker in den Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit. So sind derzeit von allen Unfällen in Rheinland-Pfalz nur 1,1 % Unfälle an Bäumen zu verzeichnen, aber insgesamt etwa 14 % aller Getöteten sind mit einem Baum kollidiert. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass sich etwa 75 % aller Baumunfälle an Einzelbäumen - also nicht in Waldbereichen – ereignen.

Die Landesunfallkonferenz hat sich darauf verständigt, dass als erster strategischer Schwerpunkt die Bekämpfung von Baumunfällen umgesetzt wird. In landesweiten Aktionen erfolgt dies nunmehr in erster Linie durch bauliche Maßnahmen mithilfe der speziellen Haushaltsmittel.

- Der Straßenverkehr von heute weist einen stetigen Zuwachs von Kraftfahrzeugen auf. Dabei ist das Motorrad in unserer mobilen Gesellschaft nicht mehr wegzudenken. Es ist mittlerweile nicht nur ein Freizeit-„verkehrs“-mittel, sondern es gewinnt zunehmend im täglichen Verkehrsablauf Bedeutung. Bei stetig steigenden Zulassungs- und Bestandszahlen von Motorrädern in Deutschland haben die Unfallzahlen mit diesem Anstieg erfreulicherweise nicht Schritt gehalten. Die Unfallzahlen wie auch die Getötetenrate pro 100.000 zugelassene Motorräder zeigen eine rückläufige Tendenz. Dennoch darf nicht verkannt werden, dass das Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden, im Vergleich zum Pkw doppelt so hoch ist.

in Rheinland-Pfalz sterben jährlich rund 40 bis 50 Motorradfahrer bei Verkehrsunfällen, mehr als 750 werden schwer verletzt. Zwar konnten zuletzt erfreulicherweise ein Rückgang auf 35 Getötete verzeichnet werden, was sicherlich auch auf die landesweiten Schwerpunktaktionen zur Motorradsicherheit - insbesondere mit dem Einsatz von Unterfahrschutz an den Schutzplanken - zurückzuführen ist. Diese Zahlen sind aber immer noch viel zu hoch. Berücksichtigt man dabei noch, dass ein großer Teil der Motorradfahrer hauptsächlich in der Freizeit unterwegs ist und deshalb die gefahrenen Kilometer verhältnismäßig gering sind, wiegen diese Unfallzahlen umso schwerer.

Ein Fokus ist daher auf die **Motorradsicherheit** gerichtet. In einem Modellversuch wird an einer der bekanntesten Motorradstrecken Deutschlands, der B 48 am Johanniskreuz und dem Wellbachtal im Pfälzer Wald mit einem Maßnahmenbündel die Verkehrssicherheit erhöht. Von 1999 bis 2004 waren etwa 230 Motorradunfälle mit 11 Toten und 125 Personenschaden zu verzeichnen; etwa 28% sind gegen Schutzplanken geprallt. Als eine der wichtigsten Maßnahmen zur Motorradsicherheit an der B 48 zwischen Hochspeyer und Rinthal ist die Anbringung von Unterfahrschutz. Weitere Maßnahmen sind: Beseitigung von Hindernissen im Straßenseitenraum, Ausrüstung der Straße mit zusätzlichen Leiteinrichtungen sowie Markierungen, Rückschnitt von Sicht behindernden Bewuchs, starre Verkehrszeichen werden durch flexible Einrichtungen ersetzt. Besonderheit ist

u.a. eine „Rüttelstrecke“ (Fahrbahnrippen sollen Geschwindigkeit absenken). Zur Vermeidung schwerer Unfälle wurde nun ein abgerundetes Maßnahmenkonzept gestartet.

Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt in der landesweiten Verkehrssicherheitsarbeit sind jedoch auch Pilotprojekte und wissenschaftliche Untersuchungen, um neue Felder für weitere Verbesserungen zu erschließen. Hierzu zählen die so genannte „**Gelbe Baustelle**“, bei der im gesamten Baustellenbereich sowohl die Beschilderung als auch die Markierung in „gelb“ ausgestattet ist, die **Schaffung von zusätzlichem Parkraum für den Schwerlastverkehr** - ein Pilotprojekt wurde auf der Tank- und Rastanlage Montabaur im Zuge der Autobahn A 3 gestartet, um als rheinland-pfälzische Initiative neue, intelligente Wege aufzuzeigen - um dem Fahrpersonal bei der Einhaltung von Sozialvorschriften im Straßenverkehr zu unterstützen, die **Sicherheit an Bahnübergängen**, für die zwischenzeitlich 2 Maßnahmenpakete entwickelt wurden, das **Sicherheitsaudit an Straßen (SAS)** - ein sachkundiger Auditor kann Defizite eines Straßenbauentwurfes beginnend mit der Vorplanung erkennen und für Abhilfe sorgen - mit der systematischen Überprüfung von Straßenbauprojekten in Hinblick auf ihre Verkehrssicherheit, sowie das **Verfahren nach ESN** (Empfehlung für Sicherheitsanalysen von Straßennetzen (ESN)“, das bedeutende Informationen zu möglichen Sicherheitspotentialen liefert, die beispielsweise zur Rangreihung von unfallgefährdeten Strecken als Basis für Investitionsentscheidungen benötigt werden.

Fazit

Die Zahl der tödlichen Unfälle muss weiter deutlich gesenkt werden. Eine Stagnation oder gar ein leichter Anstieg ist nicht hinnehmbar. Die Entwicklung in Rheinland-Pfalz, die auch im Jahr 2008 bestätigt werden, lässt folgende Schlussfolgerung zu:

Das Ziel der Halbierung der Verkehrstoten bis 2010 wird weiter verfolgt.

Um die vorhandenen Sicherheitspotentiale voll auszuschöpfen, müssen sich die Maßnahmen gezielt auf die Brennpunkte konzentrieren.

Im Zuge einer langfristigen Strategie ist anzustreben, in Schwerpunkt-Projekten Abhilfemaßnahmen zu den häufigsten Unfallursachen zu erarbeiten und umzusetzen. Hierzu dient eine Landesunfallkonferenz.

Ohne eine finanzielle Ausstattung ist eine effektive Unfallkommissionsarbeit nicht möglich. Nur ein spezieller Haushaltsansatz, der gezielt ausschließlich im Sinne der Verkehrssicherheit eingesetzt wird, gewährleistet den Erfolg.

Mit der Schaffung von zentralen Unfallauswertstellen ist es möglich, zielgerichtet und effektiv Maßnahmen zu ergreifen und Controllings durchzuführen.

Allen Unfallkommissionsmitglieder sind Schulungen anzubieten. Eine permanente Nachschulung garantiert dabei einen gleich bleibend hohen Wissensstand.

Forschung und wissenschaftliche Untersuchung liefern neue Ansätze für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit. Hierfür sind Pilotprojekte erforderlich.

Diese Ansätze mit Strategien aus einer Landesunfallkonferenz, gezielter Schulung, finanzieller Ausstattung sowie Unterstützung und Controlling durch eine zentrale Unfallauswertestelle sind zugleich Chance und Herausforderung für eine künftige Unfallkommissionsarbeit.

Anschrift des Autors:

Jürgen Menge,

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz

Stiftsstraße 9

55116 Mainz

Tel.: 06131-162275

Fax: 06131-16172275

E-Mail: juergen.menge@mwwlw.rlp.de