

Gemeinsam sicher ankommen

Thüringer Verkehrssicherheitsprogramm 2030



Inhalt

Vision Zero – Vorwort	5
I. Verkehrssicherheit in Thüringen	6
I.1 Zielstellungen der Verkehrssicherheitsarbeit in Thüringen	6
I.2 Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit in Thüringen	7
I.3 Herausforderungen für die Verkehrssicherheit in Thüringen	10
I.3.1 Entwicklung des Straßenverkehrs bis zum Jahr 2030	10
I.3.2 Verkehrsunfälle in Thüringen und ihre Ursachen	12
I.3.3 Verkehrssicherheit – eine Aufgabe für alle	13
II. Handlungsfelder und Maßnahmen	17
II.1 Handlungsfeld Mensch	17
II.1.1 Verkehrssicherheit beginnt im Kopf	17
II.1.2 Kooperationen zur Verkehrssicherheit	19
II.1.3 Lebenslange Mobilität erfordert lebenslange Verkehrserziehung	20
II.1.4 Die Schwächsten schützen	22
II.1.5 Sicher zu Fuß und auf dem Rad	26
II.1.6 Sicher mit Motorrad und Auto unterwegs	30
II.1.7 Weiterentwicklung des Fahranfängersystems	33
II.1.8 Güterverkehr ohne Gefahren	33
II.2 Handlungsfeld Infrastruktur	34
II.3 Handlungsfeld Technik	37
Schlusswort	40
Anlage	41
Maßnahmenträger der Verkehrssicherheitsarbeit in Thüringen	48

Vorwort

Mobilität ist essenziell – sie ist in allen Bereichen des Lebens von zentraler Bedeutung und ein Indikator für die Lebensqualität. Aber: Für alle Wege, ganz gleich, ob zur Arbeit, zum Einkauf, in der Freizeit oder insbesondere die Schulwege unserer Kinder, für alle gilt gleichermaßen: Sie sollen sicher sein.

Im Mittelpunkt einer verantwortungsvollen Verkehrspolitik steht stets auch eine ambitionierte Verkehrssicherheitsarbeit. Unsere bisherigen Erfolge sind zugleich ein Ansporn für die Zukunft.

Mit der vorliegenden Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms 2020 „Denken.Fahren.Ankommen“ führen wir im Freistaat Thüringen den Weg zur langfristigen Zielstellung „Vision Zero“ fort. Damit nimmt der Freistaat weiterhin konsequent seine Verantwortung für den Schutz der körperlichen Unversehrtheit der Bürger:innen wahr.

Denn diese stehen im Mittelpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit. Die Bemühungen um eine dauerhafte und größtmögliche Verkehrssicherheit sind und bleiben eine wichtige gesellschaftspolitische Aufgabe in Thüringen.

Unsere Maßnahmen zielen auf drei grundlegende Einflussfaktoren bei Verkehrsunfällen ab, die eng zusammenwirken und deshalb nicht isoliert voneinander betrachtet werden können: MENSCH – INFRASTRUKTUR – TECHNIK – die drei Säulen der Verkehrssicherheit.

Mein ausdrücklicher Dank für die wertvolle Arbeit gilt allen, die sich in Thüringen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit einsetzen: Verbände, Institutionen, Behörden, aber ganz besonders danke ich den vielen Ehrenamtlichen, ohne die eine kontinuierliche Verkehrssicherheitsarbeit im Land nicht möglich wäre. Durch ihr Handeln wurden bereits in vielen Bereichen Fortschritte realisiert. An dieser Stelle möchte ich meinen per-



© Foto: TMIL / D. Santana

sönlichen Appell an alle Leserinnen und Leser dieses neuen Verkehrssicherheitsprogramms richten: Helfen Sie mit, die Straßen in Thüringen noch sicherer zu machen, denn es kommt auf jeden Einzelnen an.

Lassen Sie uns gemeinsam SICHER ans Ziel kommen!
Ihre

Susanna Karawanskij

Thüringer Ministerin für Infrastruktur und Landwirtschaft

I. Verkehrssicherheit in Thüringen

I.1 Zielstellungen der Verkehrssicherheitsarbeit in Thüringen

Die sichere Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger hat in der Verkehrspolitik des Freistaats Thüringen einen besonderen Stellenwert. Mit der Fortschreibung des Thüringer Verkehrssicherheitsprogramms 2020 soll die Sicherheit auf Thüringer Straßen bis zum Jahr 2030 weiter erhöht werden. Übergeordnetes Ziel ist die „Vision Zero“, denn jede und jeder Verletzte und Getötete im Straßenverkehr ist eine und einer zu viel.

Die Verkehrssicherheitsarbeit in Thüringen hat daher sechs Ziele definiert, die im Nachfolgenden detaillierter betrachtet werden:

- 1. „Vision Zero“ – Jede:r getötete oder verletzte Verkehrsteilnehmer:in ist eine:r zu viel.**
- 2. Verkehrssicherheit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe.**
- 3. Alle Verkehrsteilnehmer:innen müssen sicher unterwegs sein können.**
- 4. Mehr Sicherheit im Straßenverkehr braucht sichere Verkehrswege sowie verständliche und akzeptable verkehrsregelnde Maßnahmen.**
- 5. Zukunftstechnologien können die Verkehrssicherheit erhöhen.**
- 6. Verkehr vermeiden hilft, die Verkehrssicherheit zu steigern.**

„Vision Zero“ – Jede:r getötete oder verletzte Verkehrsteilnehmer:in ist eine oder einer zu viel.

Die Arbeit an der Sicherheit auf Thüringens Straßen ist eine Daueraufgabe. Denn trotz aller Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit verunglückten im Jahr 2022 auf Thüringer Straßen immer noch 85 Personen tödlich, insgesamt 7.095 Personen wurden verletzt, davon 1.533 Personen schwer.

Jeder Unfall ist mit teilweise erheblichem menschlichem Leid der Opfer sowie deren Angehörigen verbunden. Hinzu kommen die volkswirtschaftlichen Kosten, die ein solches Ereignis unweigerlich mit sich bringt. Es geht also primär darum, Unfälle zu vermeiden bzw. ihre Folgen zu mildern.

Verkehrssicherheit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe.

Verkehrssicherheit zählt zu den wichtigsten Aufgaben in der Verkehrspolitik. Doch nicht nur die politischen Entscheidungsträger in der Europäischen Union, im Bund, in den Ländern und Kommunen sind dabei gefragt. Auch Vereine, Verbände, Wirtschaft und Verwaltung tragen Verantwortung für mehr Sicherheit auf den Straßen. Eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und moderne Verkehrs- und Mobilitätserziehung sind daher unverzichtbares Kernelement der Verkehrssicherheitsarbeit. Die Erhöhung und Verbesserung der Verkehrssicherheit, das Erreichen der „Vision Zero“ wird aber nur dann möglich sein, wenn neben den Verkehrsteilnehmer:innen alle Akteure gleichsam Verantwortung übernehmen, sich gemeinsame Ziele setzen und zusammenarbeiten.

Alle müssen sicher unterwegs sein können.

Jede und jeder ist täglich Verkehrsteilnehmender und unabhängig von der Art der Fortbewegung immer auch Teil eines größeren Ganzen. Größtmögliche Sicherheit kann nur dann erreicht werden, wenn sich alle gleichsam an die geltenden Verkehrsregeln halten und Rücksicht aufeinander, insbesondere gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern, genommen wird. Im Alltag zeigt sich oft, dass es für solche vermeintlichen Selbstverständlichkeiten einen Kulturwandel im Straßenverkehr braucht, ein neues Denken hin zu mehr Eigenverantwortung und gegenseitiger Rücksichtnahme.

Mehr Sicherheit im Straßenverkehr braucht sichere Verkehrswege und verständliche verkehrsregelnde Maßnahmen.

Das Spektrum der Straßen in Thüringen reicht von der Gemeindestraße in den Höhen des Thüringer Waldes bis zur sechsstreifig

ausgebauten Autobahn. Unterschiedlicher können Straßenräume kaum sein. Dennoch müssen sie im täglichen Verkehr gemeistert werden. Die Besonderheiten des jeweiligen Straßenraums und die Notwendigkeit verkehrsregelnder Maßnahmen müssen deshalb begreifbar, verständlich und akzeptabel sein. Dies gilt insbesondere für Fuß- und Radwege. Verkehrszeichen sollen helfen, nicht verwirren. Wo notwendig, muss Verkehr verlangsamt werden, um ihn sicherer zu machen.

Zukunftstechnologien schaffen mehr Verkehrssicherheit.

Innovative Fahrzeugtechnik kann einen wichtigen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit leisten. Einerseits, indem sie immer den technischen Mindestanforderungen entspricht, andererseits dadurch, dass technische Innovationen ein Mehr an aktiver

wie auch passiver Sicherheit bewirken können. Die Potenziale von Automatisierung und Digitalisierung sind auch im Hinblick auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit unserer Infrastruktur künftig verstärkt zu nutzen.

Verkehr vermeiden hilft, Verkehrssicherheit zu steigern.

Die Rechnung ist einfach: Gibt es weniger Verkehr, sinken auch dessen negative Auswirkungen. Das gilt nicht nur für Lärm- und Umweltbelastungen, sondern ebenso für die Anzahl der Verkehrsunfälle. Durch eine „Stadt der kurzen Wege“ wird Mobilität sicherer: Verkehrsvermeidende Siedlungsstrukturen, effizientere Logistikketten, ein attraktiver ÖPNV und eine rad- und fußverkehrsfreundliche Infrastruktur spielen hierbei eine wesentliche Rolle.

I.2 Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit in Thüringen

Der Blick auf die bisherigen Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit in Thüringen ermutigt: Im Jahr 1990 erreichte die Zahl der im Straßenverkehr tödlich Verunfallten im Freistaat mit 547 Personen einen traurigen Höchststand. Trotz eines deutlichen Anstiegs des Verkehrs insgesamt seit 1990 konnte bis zum im Jahr 2022 ein Rückgang von mehr als 80 Prozent verzeichnet werden, das entspricht 85 getöteten Personen.

Seit Veröffentlichung des letzten Verkehrssicherheitsprogramms im Jahr 2020 wurden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, die zu einem Mehr an Verkehrssicherheit beitragen konnten. Dazu zählen u. a.:

1 Moped mit 15 – Thüringen als Vorreiter

Seit dem Frühjahr 2013 ist der Erwerb der Moped-Fahrerlaubnis¹ in Thüringen bereits mit 15 Jahren möglich. Was als Modellversuch in den drei mitteldeutschen Ländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen begann, ist seit dem Sommer 2021 geltendes Bundesrecht. Seitdem kann jede und jeder 15-Jährige in Deutschland die Moped-Fahrerlaubnis erwerben. Nicht nur, dass wir damit insbesondere die Mobilität im ländlichen Raum gestärkt haben, vielmehr haben wir den Jugendlichen somit auch die Möglichkeit gegeben, schon frühzeitig Fahrerfahrungen im Straßenverkehr zu sammeln.

¹ Mit Fahrerlaubnisklasse AM können folgende Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr geführt werden: 1. Leichte 2-rädrige Kraftfahrzeuge, 2. 3-rädrige Kleinkrafträder und 4-rädrige Leichtkraftfahrzeuge jeweils mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h.



2 Ein „Smiley“ für mehr Verkehrssicherheit – Förderung von Dialog-Displays

Seit dem Jahr 2013 fördert der Freistaat Thüringen Dialog-Displays, sogenannte Smileys, die in unmittelbarer Nähe von Schulen, Kindergärten, Spielplätzen oder auch Alten- und Pflegeheimen eine direkte Rückmeldung zur gefahrenen Geschwindigkeit geben. Das Verkehrsverhalten der Fahrer:innen wird dadurch nachweislich beeinflusst. Die Dialog-Displays tragen zudem zur Verkehrsberuhigung bei.

Mehr als 480.000 Euro Fördermittel für die Kommunen wurden zwischen 2013 und 2022 in Thüringen für die „Smileys“ ausgereicht. Damit konnten mehr als 330 „Smileys“ gefördert werden. Eine Fortsetzung ist geplant.

Dialog-Displays tragen bereits in vielen Thüringer Kommunen zu mehr Verkehrssicherheit bei. Die interaktiven Schilder weisen u. a. mit einem Lächeln auf das Einhalten der vorgeschriebenen Geschwindigkeit oder mit enttäuschter Miene darauf hin, wenn diese überschritten wird. Die „bremsende“ Wirkung dieser direkten Rückkopplung an die Autofahrer:innen ist in Studien zur Unfallforschung nachgewiesen.

3 Zukunft Radverkehr – Potenziale nutzen

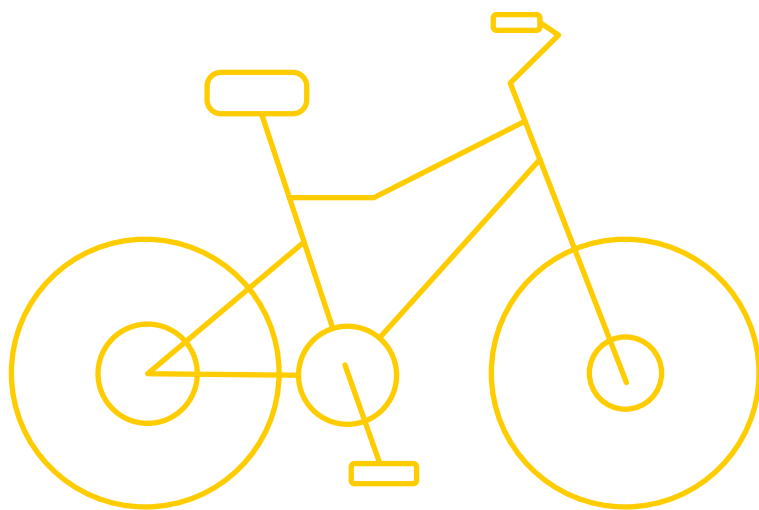
Die Thüringer Verkehrspolitik räumt dem Radverkehr hohe Priorität ein. Sein Potenzial liegt in seiner Alltagstauglichkeit so-

wie in den Möglichkeiten, die sich mittlerweile auch verstärkt mit dem Rad für den Lieferverkehr ergeben. Voraussetzung, um mit dem Rad sicher ans Ziel zu kommen, ist die entsprechende Infrastruktur. Zwischen 2006 und 2022 sind deshalb rund 102 Millionen Euro aus Mitteln des Straßenbaus sowie rund 6 Millionen Euro für die Förderung multifunktionaler ländlicher Wege in unser Radwegenetz geflossen. Im gleichen Zeitraum wurde der touristische Radwegebau mit rund 75 Millionen Euro gefördert. Eingesetzt wurden dabei EU-, Bundes- und Landesmittel.

4 Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung im Jahr 2020 zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmender

Die Novellierung der bundesrechtlichen Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) im Jahr 2020 gilt als die bislang fahrrad- und fußgängerfreundlichste. Hierfür hatte sich Thüringen im Rahmen der Mitarbeit in verschiedenen Gremien und bei der ausführlichen Befassung auf Bund-Länder-Ebene mit starkgemacht. Mit zentralen Vorschriften wie einem generellen Haltverbot auf Schutzstreifen, dem Rechtsabbiegegebot für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, erweiterten Mindestüberholabständen, der Möglichkeit zur Einrichtung von Radverkehrszonen und dem grünen Pfeil für Radfahrende trägt die StVO-Novelle wesentlich zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden bei.

#FAHRRADLAND



➤ **Fahrzeuge über 3,5 t müssen innerorts mit Schrittgeschwindigkeit nach rechts abbiegen**



➤ **Fahrradzonen ermöglichen**



➤ **Grünpfeil ausschließlich für Radfahrer**



➤ **Mindestüberholabstand innerorts: mind. 1,5 m außerorts: mind. 2,0 m**



➤ **Generelles Haltverbot auf Schutzstreifen**

bmvi.de

Abbildung 1: Die wesentlichen Änderungen zum Radverkehr in der StVO-Novelle von 2020 auf einen Blick
Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), 2021



© Foto: TMIL / D. Santana

Alle zwei Jahre findet auf dem Domplatz in Erfurt der „Thüringer Verkehrssicherheitstag“ statt, der von Mitgliedern des Thüringer Verkehrssicherheitsrats durchgeführt wird. Zudem wird von der Landesverkehrswacht Thüringen e. V. die Schulanfang-Aktion für kleine ABC-Schützen durchgeführt, so z. B. am 15.06.2023 mit dem Ampelchen in Schleusingen.

5 Gemeinsam zum Ziel: der Pakt für Verkehrssicherheit

Die „Gemeinsame Strategie für die Verkehrssicherheit in Deutschland 2021 – 2030“ (Pakt für Verkehrssicherheit) bildet den Ausgangspunkt für Maßnahmen- und Aktionsprogramme aller, die sich für mehr Verkehrssicherheit engagieren.

Das Bundesverkehrsministerium sieht sich in diesem Prozess als zentraler Akteur, Initiator und Koordinator. In diesem Sinne geht der Bund mit einem neuen Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung für den Zeitraum 2021 bis 2030 voran. Thüringen ist diesem Pakt im Jahr 2021 beigetreten.

Gemeinsames Ziel ist es, die Zahl der Verkehrstoten mit einer zwischen Bund, Ländern, Kommunen sowie Institutionen und Organisationen im Mobilitätsbereich mit einer abgestimmten Strategie weiter zu reduzieren. Diesbezüglich ist es wichtig, den gegenseitigen Austausch der Verkehrssicherheitsakteure zu fördern. Dies erfolgt u. a. im Rahmen einer neu ins Leben gerufenen Verkehrssicherheitskonferenz.

Vertiefende Informationen zum Pakt für Verkehrssicherheit können unter <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Verkehrssicherheit/pakt-fuer-verkehrssicherheit.html> abgerufen werden.

6 Kooperationsvereinbarung zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Thüringen

Ein großer Schritt für die Verkehrssicherheitsarbeit in Thüringen war der Abschluss einer Kooperationsvereinbarung zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung zwischen dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, dem Ministerium für Bildung, Jugend und Sport, dem Ministerium für Inneres und Kommunales und der Landesverkehrswacht Thüringen e. V. im Jahr 2021. Ziele der Kooperation sind die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr, die Senkung der Verkehrsunfallzahlen sowie eine nachhaltige Aufklärung und Prävention.

Erreicht werden sollen diese Ziele, indem die Möglichkeiten aller Partner effizienter genutzt und sinnvoll vernetzt werden. Hierzu zählen insbesondere die Durchführung der theoretischen und praktischen Radfahrausbildung in der 4. Klasse oder die Einrichtung und Unterstützung des Schülerlotsendienstes bzw. der Verkehrshelfer:innen und Buslots:innen.



Anfang der 2020er Jahre sahen sich die Landesverkehrswacht Thüringen e. V. und die 23 Kreis- und Ortsverkehrswachten mit großen Herausforderungen durch die Corona-Pandemie konfrontiert.

Trotz der schwierigen Bedingungen konnte erreicht werden, dass im Jahr 2021 727 Verkehrssicherheitsveranstaltungen durchgeführt wurden. Dabei wurden rund 11.000 ehrenamtliche Stunden geleistet und 50.845 Menschen erreicht – von Jung bis Alt. Seit vielen Jahren fördert das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft dieses Engagement institutionell und projektbezogen. In 2021 belief sich der Fördermittelansatz auf insgesamt 357.000 EUR. Diese Summe beinhaltet die einmalige Anschaffung eines Verkehrsmobils im Wert von über 30.000 EUR.

Es ist davon auszugehen, dass infolge der Überwindung der Corona-Pandemie wieder mehr Besucher erreicht werden können. So konnten in 2019, dem Jahr vor der Corona-Pandemie, thüringenweit sage und schreibe 1.371 Veranstaltungen durchgeführt werden, an denen mehr als 123.600 Menschen teilgenommen haben.

Quelle: Landesverkehrswacht Thüringen e. V., Jahresberichte 2019 – 2021.



1.3 Herausforderungen für die Verkehrssicherheit in Thüringen

Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen und damit wichtige Voraussetzung für Beschäftigung, wirtschaftlichen Erfolg, Chancengleichheit und selbstbestimmte soziale Teilhabe. Mobilität ist individuell und variiert, je nach Lebensumständen, weil sie von den Faktoren städtisches oder ländliches Wohnumfeld, berufliche Anforderungen, wirtschaftlicher Status, Verfügbarkeit von Transportmitteln, um nur einige zu nennen, abhängt. Nicht zuletzt wird moderne Mobilität auch durch die Digitalisierung und Automatisierung sowie die Ansprüche des Menschen an Nachhaltigkeit und Klimaschutz, beeinflusst.

1.3.1 Entwicklung des Straßenverkehrs bis zum Jahr 2030

In Thüringen tragen die Straßen die Hauptlast des Verkehrs: Sechs von zehn Wegen werden mit dem Auto zurückgelegt. Das sind in der Summe im motorisierten Individualverkehr täglich fast sieben Millionen Wege.² Auch in Zukunft wird die Straße der am meisten genutzte Verkehrsträger sein. Aktuelle Verkehrsprognosen gehen von einer deutlichen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs aber auch des Güterverkehrs aus.³ Die Anforderungen an das Verkehrssystem werden also in Zukunft weiter zunehmen. Zentrale Aufgabe wird es weiterhin bleiben, den Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden noch sicherer zu machen.

² infas. Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Mobilität in Deutschland – MID. Regionalbericht Thüringen, 2020.

³ BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH und der Intraplan Consult GmbH, Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2030, 2014.

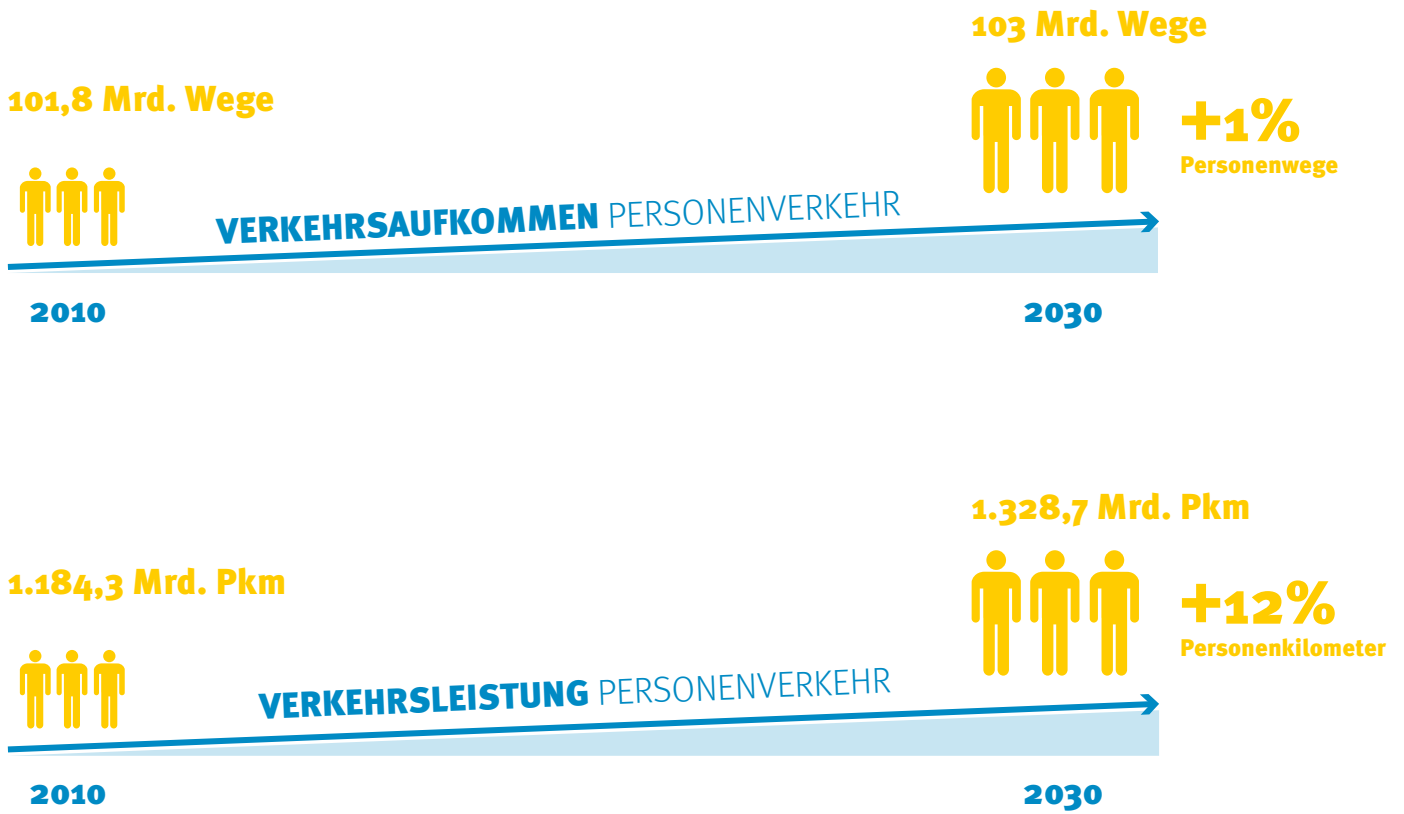


Abbildung 2: Verkehrsentwicklung Personenverkehr in Deutschland bis 2030
Quelle: BMVI 2021

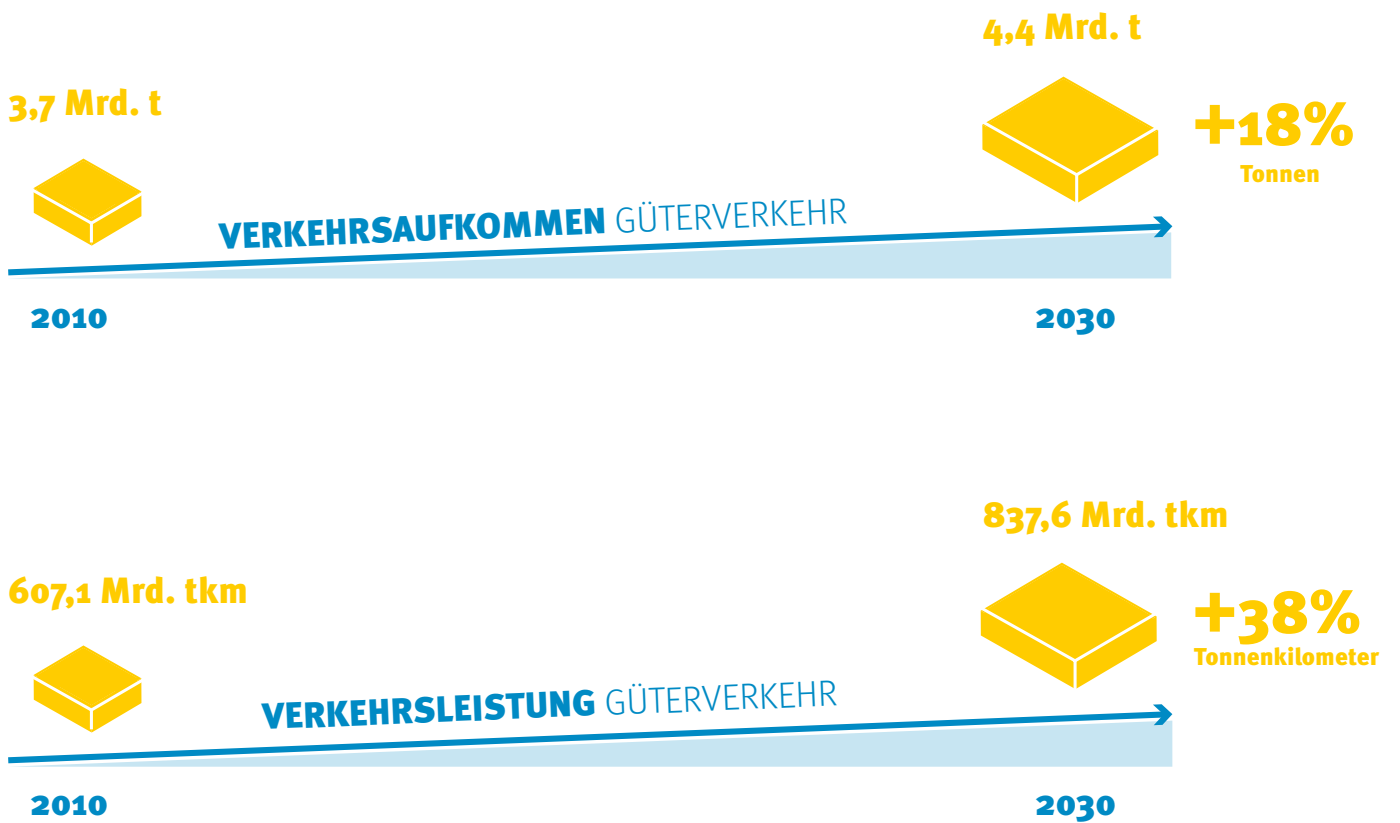


Abbildung 3: Verkehrsentwicklung Güterverkehr in Deutschland bis 2030
Quelle: BMVI 2021

I.3.2 Verkehrsunfälle in Thüringen und ihre Ursachen

Im Jahr 2022 registrierte die Polizei in Thüringen insgesamt 49.324 Verkehrsunfälle. Dabei wurden 5.496 Menschen verletzt, 1.533 davon schwer. 85 Verunfallte ließen ihr Leben. Vergleicht man das Unfallgeschehen 2022 mit dem des Jahres 2011, bleibt festzuhalten, dass es im Vergleichszeitraum deutlich weniger tödlich Verunglückte (-43 Prozent) und einen Rückgang um fast ein Viertel bei der Zahl der Verletzten gab (-23 Prozent). Insgesamt wurden mit 5.573 Verkehrsunfällen mit Personenschaden 2022 deutlich weniger registriert als noch 2011 (7.114). Auch die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen ist zwischen 2011 und 2022 um 11 Prozent zurückgegangen. Demgegenüber stehen jedoch mehr Verkehrsunfälle

unter Beteiligung von Radfahrenden (2011: 1.698, 2022: 1.753) sowie deutlich mehr Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss (+46 Prozent).

Im Thüringer Verkehrssicherheitsprogramm 2020 ist das Ziel formuliert, die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr um 40 Prozent von 2011 bis 2020 zu senken. Dieses Ziel wurde in den Jahren 2020 und 2021 auch durch die pandemiebedingten Effekte erreicht. Umso mehr gilt es hervorzuheben, dass die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten auch 2022 unter dem im Jahr 2011 gesetzten Ziel von 40 Prozent geblieben ist. Diese Erfolge sind Anreiz dafür, den eingeschlagenen Weg beizubehalten.

Verkehrsunfallentwicklung in Thüringen von 2011 bis 2022

Jahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*	2021*	2022
Verkehrsunfälle insg.	54.726	55.278	54.110	53.722	56.182	56.958	58.014	56.491	55.790	47.920	47.714	49.324
Getötete	150	126	122	121	115	104	109	100	92	83	87	85
Verletzte	9.186	8.554	7.996	8.392	8.977	8.627	8.634	8.661	7.525	6.499	6.297	7.095
davon Schwerverletzte	2.068	1.993	1.769	1.837	2.031	2.001	1.950	1.933	1.656	1.489	1.416	1.533

Quelle: Thüringer Ministerium für Inneres und Kommunales

* Die Corona-Pandemie hatte auch Einfluss auf das Verkehrsaufkommen und damit auf die Unfallzahlen. Eine seriöse Bewertung des Unfallgeschehens der Jahre 2020/2021 im Vergleich zu den Vorjahren ist aus diesem Grund nicht möglich. Entsprechend finden die Jahre 2020/2021 der Vollständigkeit halber hier zwar Erwähnung, werden aber in den Ausführungen nicht näher berücksichtigt.

» Bis zum Jahr 2030 soll die Anzahl der im Thüringer Straßenverkehr getöteten Personen um weitere 40 Prozent reduziert werden.

Verkehrsunfälle beruhen zu einem Großteil auf dem Fehlverhalten von Menschen. Nur wenige Unfälle sind auf andere Ursachen wie beispielsweise schlechte Witterungs- und Straßenverhältnisse sowie Hindernisse auf der Fahrbahn zurückzuführen.

Die Thüringer Verkehrsunfallstatistik hat für das Jahr 2022 folgende Hauptunfallursachen ausgemacht:

1. Überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit: 33,4 %
2. Nichtbeachtung der Vorfahrt / des Vorrangs: 21,2 %
3. Fehlerhaftes Abbiegen / Wenden: 15,9 %
4. Unterschreiten des Sicherheitsabstandes: 13,7 %
5. Fahren unter Alkoholeinwirkung: 13,4 %

Die Hauptunfallursachen haben sich im Vergleich zu den Vorjahren kaum verändert, wenngleich es beim Fahren unter Alkoholeinwirkung und dem Unterschreiten des Sicherheitsabstandes eine Verschiebung gegeben hat.

Verkehrsunfälle sind eine bedauerliche Realität auf den Straßen. Weltweit betrachtet, steigt die Anzahl von Verkehrsunfällen, was die Frage aufwirft, warum Menschen trotz fortschrittlicher Technologien, wie zum Beispiel automatisierter Notbremssysteme, Spurhalterassistenten und Temporegelungen sowie umfangreicher Verkehrsregeln, immer noch zahlreiche Unfälle verursachen. Die Hauptgründe für menschliches Versagen werden in diesem Verkehrssicherheitsprogramm thematisiert. Verkehrsunfälle haben auch erhebliche volkswirtschaftliche Auswirkungen für ein Land und seine Wirtschaft. Insbesondere sind hier Gesundheits- und Versicherungskosten zu erwähnen sowie Sachschäden, aber auch Aufwendungen, die durch Arbeitsausfälle entstehen. Die finanziellen Auswirkungen von Verkehrsunfällen hat das Bundesamt für Straßenwesen (BASt) errechnet. Demnach lagen die volkswirtschaftlichen Belastungen im Jahr 2020 bei mehr als 31,5 Milliarden Euro.⁴

I.3.3 Verkehrssicherheit – eine Aufgabe für alle

Die „Vision Zero“ lässt sich nur erreichen, wenn alle Akteure gleichermaßen engagiert an der Erreichung dieses Zieles arbeiten. Das Thüringer Verkehrssicherheitsprogramm 2030 orientiert sich dabei insbesondere an der Verkehrssicherheitsarbeit der Europäischen Union und des Bundes:

I.3.3.1 „Europa in Bewegung“ – neue Ansätze in der Europäischen Union

Die europäischen Straßen gelten als die sichersten der Welt. Dennoch starben 2022 insgesamt 20.600 Menschen im europäischen Straßenverkehr. Das sind 3 Prozent mehr als im Jahr 2021. Als Grund für die steigenden Zahlen nennt die EU-Kommission unter anderem, dass nach der Hochphase der Corona-Pandemie wieder mehr Verkehr auf den Straßen ist.

Laut Zahlen der Europäischen Kommission liegt die Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten in osteuropäischen Ländern tendenziell höher als in den westlichen EU-Staaten. Die meisten Getöteten pro eine Millionen Einwohner des Landes waren im Jahr 2022 mit 86 Personen in Rumänien zu beklagen. Auf den weiteren Plätzen folgen Bulgarien, Kroatien und Portugal. Die wenigsten Todesopfer gab es in Irland, Dänemark und Schweden.

In den meisten Staaten der Europäischen Union gilt eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen. In Polen darf man mit 140 Kilometern pro Stunde von allen Ländern mit Tempolimit am schnellsten fahren. In Deutschland hingegen gilt auf Straßen mit einem Mittelstreifen und mindestens zwei Fahrstreifen pro Richtung eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h, eine generell maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit existiert nicht. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit kann jedoch teilweise aufgrund von Verkehrsaufkommen oder Fahrbahnbedingungen begrenzt sein.

Mit dem Pakt „Europa in Bewegung“ (2018) bekräftigt die EU noch einmal das ambitionierte Ziel, bis zum Jahr 2050 so nah wie möglich an die „Vision Zero“ heranzukommen. Auch die Zahl der Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen soll bis zum Jahr 2030 halbiert werden.⁵ Dazu setzt die EU drängender als bisher auf einen Mentalitätswandel. Denn der Gedanke der „Vision Zero“ bedarf einer stärkeren Lobby, sowohl bei den politisch Verantwortlichen als auch in allen anderen Teilen der Gesellschaft.

⁴ Bundesanstalt für Straßenwesen, Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland, 2021.

⁵ Erklärung von Valletta zur Straßenverkehrssicherheit

Neben diesen Zielsetzungen soll in Europa ein Safe-System geschaffen werden, das auf dem Gedanken basiert, dass Unfälle im Straßenverkehr zwar nicht vollständig ausgeschlossen werden können, Todesfälle und schwere Verletzungen hingegen vermeidbar sind. Kernelemente des Systems sind sichere Fahrzeuge, eine sichere Infrastruktur, sichere Straßennutzung (angepasste Geschwindigkeit, keine Fahrten unter Alkoholeinfluss

und anderen Rauschmitteln, Anlegen von Sicherheitsgurten und Helmtragen) sowie bessere Versorgung nach einem Unfall.⁶

Auch der technische Fortschritt, vor allem in den Bereichen Vernetzung und Automatisierung, kann die Auswirkungen menschlicher Fehler im Straßenverkehr verringern.

» Die europäischen Straßen gelten als die sichersten der Welt.

	2010	2020	2021	2022
Belgien	78	44	43	51
Bulgarien	105	67	81	78
Tschechien	77	48	50	50
Dänemark	46	28	23	23
Deutschland	45	33	31	34
Estland	59	44	41	38
Irland	47	30	29	31
Griechenland	113	54	57	58
Spanien	53	29	32	36
Frankreich	64	39	45	49
Kroatien	99	58	72	58
Italien	70	40	48	71
Zypern	73	49	42	49
Lettland	103	73	78	60
Litauen	95	63	52	43
Luxemburg	64	42	38	40
Ungarn	74	47	56	56
Malta	31	21	17	50
Niederlande	32	30	28	35
Österreich	66	39	40	41
Polen	103	66	59	51
Portugal	80	52	50	63
Rumänien	117	85	93	86
Slowenien	67	38	54	40
Slowakei	69	45	47	46
Finnland	51	40	40	34
Schweden	28	18	20	21

Abbildung 4: Zahl der Verkehrstoten im Vergleich in den 27 Mitgliedsstaaten der EU (auf eine Million Einwohner)

⁶ Europäische Kommission (2018), Mitteilung „Europa in Bewegung – Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher, vernetzt und umweltfreundlich“ COM (2018) 293 final.

I.3.3.2 Die Prioritäten des Bundes: „Sichere Mobilität – jeder trägt Verantwortung, alle machen mit“

Der Bund hat seine Verkehrssicherheitsarbeit für die aktuelle Dekade neu aufgestellt. Sie basiert auf einer gemeinsamen Strategie von Bund, Ländern und Kommunen, die im Mai 2021 einen „Pakt für Verkehrssicherheit“ ins Leben gerufen haben. Dieser Pakt beinhaltet zwölf Handlungsfelder, zu denen u. a. „Mobilität von Kindern und Jugendlichen“, „sicherer Fuß- und Radverkehr“ sowie „Lernen im Wandel der Mobilität“ zählen. Ziel ist es, die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland bis zum Jahr 2030 um 40 Prozent zu reduzieren und die Zahl der Schwerverletzten gleichsam erheblich zu senken.

Ein wesentlicher Beitrag des Bundes zur Umsetzung des „Pakts für Verkehrssicherheit“ ist ein neues Verkehrssicherheitsprogramm. Dabei ordnet der Bund folgenden Aktivitäten und Aufgaben eine herausgehobene Position innerhalb der Verkehrssicherheitsarbeit zu:

- ▶ Ein gemeinsames Handeln aller Akteure
- ▶ Potenziale des automatisierten, autonomen und vernetzten Fahrens aktiv nutzen
- ▶ Fahrerassistenzsysteme nutzen und Akzeptanz steigern
- ▶ Verbesserung der Straßeninfrastruktur
- ▶ Radverkehrsoffensive vorantreiben
- ▶ Weiterentwicklung der Unfallerhebung und Verbesserung der Datenlage

Thüringen arbeitet u. a. beim Thema Verkehrssicherheit eng mit dem Bund zusammen. Dementsprechend beinhaltet das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes wichtige Leitlinien für den Freistaat.



Der „Pakt für Verkehrssicherheit“ Viele Akteure – eine gemeinsame Strategie für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland



Abbildung 5: Das Zukunftsbild der Verkehrssicherheit zeigt das gemeinsame Dach der Strategie. Sie wird getragen von den Maßnahmen, die jeder Akteur beisteuert, um das vereinbarte Ziel zu erreichen. Quelle: PTV / BMDV

» **Mehr Verkehrssicherheit, wenn alle mitmachen!**



II. Handlungsfelder und Maßnahmen

II.1 Handlungsfeld Mensch

II.1.1 Verkehrssicherheit beginnt im Kopf

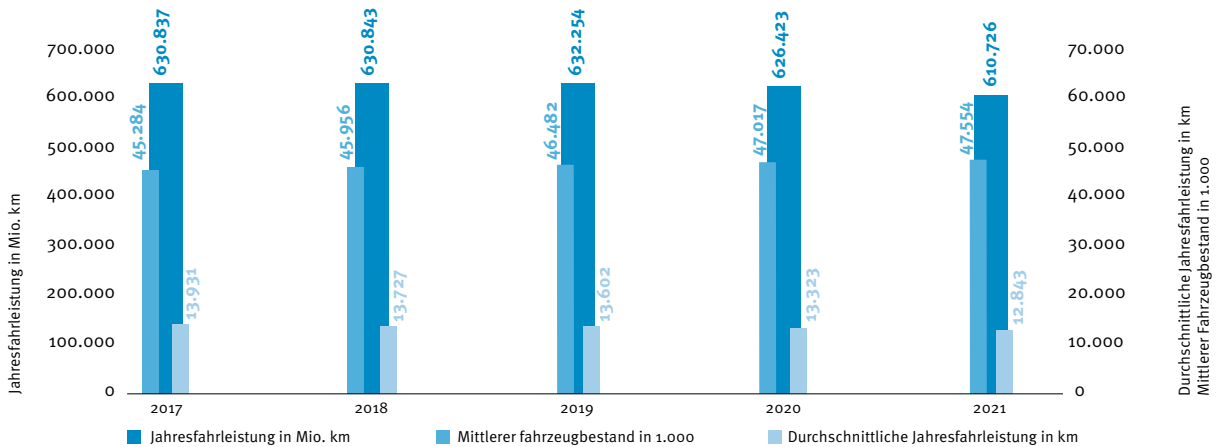
„Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Wer am Verkehr teilnimmt, hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“ (§ 1 StVO).

„Füreinander denken“ lautet die Grundregel im Straßenverkehr. Der moderne Verkehr bleibt für alle Verkehrsteilnehmer eine enorme Herausforderung. Eine sichere Teilnahme ist nur möglich, wenn unsere eigenen Fähigkeiten ausreichen, um sämtliche Herausforderungen zu meistern. Eines gilt aber immer: Alle Verkehrsteilnehmenden sollten sich mit Respekt und Rücksichtnahme begegnen. Dieses Bewusstsein zu vermitteln und es zu schärfen, ist Anspruch der Verkehrssicherheitsarbeit. Stress auf den Straßen – dieses Phänomen ist nicht unbekannt. Stress bezieht sich auf die erlebte Belastung, Anspannung, Frustration, die Verkehrsteilnehmer während ihrer Fahrt oder im Straßenverkehr insgesamt empfinden können. Einige Aspekte, die zu Stress führen können, sind: Verkehrsstaus, eigener Zeitdruck, der die

Fähigkeit zur Konzentration schmälert, unsichere Fahrbedingungen wie z. B. schlechte Wetterbedingungen, um nur einige Situationen zu nennen.

Wie Abbildung 6 zeigt, hat der Verkehr in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Damit steigt auch die Wahrscheinlichkeit aggressiver Verhaltensweisen. Laut einer Umfrage des TÜV-Verbandes aus dem Jahr 2020 beklagen 67 Prozent der Befragten eine wachsende Aggressivität im Verkehr. Interessant sind dabei auch die Einschätzungen der unterschiedlichen Altersgruppen: 78 Prozent der über 60-jährigen beobachten einen Anstieg des Aggressionslevels, 53 Prozent der 16- bis 29-jährigen teilen diese Ansicht.⁷

» Eigenverantwortung im Straßenverkehr kommt allen zugute!



Veränderung jeweils zum Vorjahr %	2017	2018	2019	2020	2021
Jahresleistung	0,8	0,0	0,2	-0,9	-2,5
Durchschnittliche Jahresfahrleistung eines Fahrzeugs	-0,7	-1,5	-0,9	-2,0	-3,6
Mittlerer Fahrzeugbestand* 1,5	1,5	1,1	1,2	1,1	

*Hinweis zum mittleren Fahrzeugbestand: Das Zentrale Fahrzeugregister (ZFZR) des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) bildet die Grundlage für die Hochrechnung der geschätzten Fahrleistung. Während sich das ZFZR täglich durch Neuzulassungen, An- und Abmeldungen verändert, muss für die Hochrechnung ein zeitraumbezogener „Mittelwert“, der sogenannte mittlere Fahrzeugbestand, gebildet werden. Dieser basiert auf dem Prinzip der „Fahrzeugmonate“, wobei Bestandsveränderungen je Schicht zeitanteilig berücksichtigt werden. Zentrales Schichtungsmerkmal ist die Fahrzeugart. Die Zuordnung einzelner Fahrzeuge zu den Fahrzeugarten erfolgt anhand des im Projekt FE-Nr.: 70.0832/2088 entwickelten Verfahrens. Zu beachten ist, dass methodenbedingt Abweichungen im Vergleich zum zeitpunktbezogenen jährlichen und vierteljährlichen Bestand der amtlichen Fahrzeugstatistik bestehen. Der Schlussbericht zum Auftrag „Laufende Hochrechnung der Kfz-Fahrleistungen auf der Basis von Hauptuntersuchungsdaten“ enthält weitere Informationen dazu.

Abbildung 6: Entwicklung der Jahresfahrleistung und des mittleren Fahrzeugbestands* von Pkw in Deutschland seit 2017
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt 2022

⁷ Grundlage der Angaben ist eine repräsentative Umfrage der Ipsos GmbH im Auftrag des TÜV-Verbandes aus dem Jahr 2020 unter 1.000 Personen zwischen 16 und 75 Jahren.



© Foto: Landesverkehrswacht Thüringen e. V., St.-Christophorus-Str. 5, 99092 Erfurt (LVW)

» Aggression im Straßenverkehr kann zu schweren Unfällen führen.

Sogenannte Drängler können eine Gefahr im Straßenverkehr darstellen. Durch dichtes Auffahren, das Betätigen der Lichtthupe, das Behindern eines Überholvorgangs oder das Ausbremsen anderer Verkehrsteilnehmer versuchen sie schneller voranzukommen.

Wie verhält man sich in solchen Situationen richtig? Man sollte Ruhe bewahren und den Drängler überholen lassen. Wenn möglich, kann man sich das Kennzeichen merken und mit diesen Angaben eine Anzeige erstatten. Unter Umständen kann das Drängeln als Nötigung im Straßenverkehr gelten. Dies ist eine Straftat.

In solch aggressivem Verhalten liegen die Gründe für zahlreiche von Pkws verursachte Unfälle mit Personenschaden.

Mit folgenden Maßnahmen soll Aggressionen im Straßenverkehr im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit der Thüringer Landesregierung entgegengewirkt werden:

- ▶ Die Verkehrsteilnehmer:innen für ein „Füreinander-Denken“ zu sensibilisieren, bildet die Basis für alle Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit.
- ▶ Partnerschaftliches Agieren im Straßenverkehr ist kontinuierlich einzufordern.
- ▶ Verkehrsteilnehmer:innen müssen verstärkt über Ursachen und Folgen von schlechtem Verkehrsklima aufgeklärt werden. Hierzu gehören eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung in der schulischen Verkehrserziehung, Fahrausbildung und in der Weiterbildung.
- ▶ Weiterhin ist eine konsequente Ahndung des Fehlverhaltens insbesondere durch Sanktionen (Bußgeld, Punkte in Flensburg) erforderlich.
- ▶ Die Gestaltung und Regelung der Verkehrsführung kann ebenfalls zur Reduktion von aggressiven Verhaltensweisen beitragen. Mithilfe der Automatisierung der Fahrzeugtechnik kann schlechten Gewohnheiten wie zum Beispiel der Nichteinhaltung des Abstandes entgegengewirkt werden. Diese technischen Innovationen besitzen ein erhebliches Potenzial, um den Verkehr konfliktärmer zu gestalten.

II.1.2 Kooperationen zur Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit beginnt bei jedem Einzelnen. Sie kann aber nur dann erfolgreich sein, wenn alle mitmachen – öffentliche, private sowie ehrenamtliche Akteure. Im koordinierten Zusammenspiel liegen die Voraussetzung für den Erfolg.

» Mehr Verkehrssicherheit, wenn alle mitmachen!

Mit folgenden konkreten Maßnahmen begleitet die Thüringer Landesregierung die Verkehrssicherheitsarbeit in diesem Bereich:

- ▶ Die intensive Zusammenarbeit der Thüringer Landesregierung mit allen in der Verkehrssicherheitsarbeit engagierten Organisationen, Verbänden, Vereinen, Institutionen und Unternehmen ist eine langfristige Aufgabe und wird kontinuierlich fortgesetzt. Das gilt insbesondere für die Akteure auf regionaler und lokaler Ebene wie Landkreise, kreisfreie Städte und die Gemeinden, aber auch die Verkehrsunfallkommissionen, die Polizei, Verkehrs- und Ordnungsbehörden.
- ▶ Von großer Bedeutung ist es, Bürgerinnen und Bürger vor Ort, in Schulen, Kindergärten oder aber in Seniorenheimen, für das Thema Verkehrssicherheit zu sensibilisieren. Verkehrssicherheit betrifft alle, jede und jeder kann seinen Beitrag dazu leisten.
- ▶ Eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit ist ohne den Einsatz der Landesverkehrswacht und ihrer 23 Kreis- und Ortsverkehrswachten auch künftig nicht denkbar. Diese setzen Landes- und Bundesprojekte sowie eigene Verkehrssicherheitsaktionen um.
- ▶ Der Thüringer Verkehrssicherheitsrat (TVSR) ist für die Thüringer Landesregierung eine unverzichtbare Säule innerhalb der Verkehrssicherheitsarbeit, da er staatliche und nichtstaatliche Institutionen regelmäßig an einen Tisch bringt. Der TVSR soll in erster Linie die Verkehrsaufklärungs- und erziehungsarbeit im Freistaat fördern und präventive Maßnahmen koordinieren. Projekte und Aktionen des TVSR werden durch das freiwillige Engagement und die Mittel seiner Mitglieder realisiert, teilweise in Zusammenarbeit und mit Unterstützung Dritter.

Zu den Mitgliedern des vom Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft geleiteten Thüringer Verkehrssicherheitsrates gehören:

- ▶ ACE Auto Club Europa e. V.,
- ▶ ADAC Hessen-Thüringen e. V.,
- ▶ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Landesverband Thüringen e. V.,
- ▶ DEKRA e. V. Landesstelle Thüringen,

- ▶ Landespolizeidirektion,
 - ▶ Landesverband Thüringen des Verkehrsgewerbes (LTV) e. V.,
 - ▶ Landesverkehrswacht Thüringen e. V.,
 - ▶ Thüringer Fahrlehrerverband e. V.,
 - ▶ Thüringer Institut für Lehrerfortbildung, Lehrplanentwicklung und Medien (ThiLLM),
 - ▶ Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr,
 - ▶ Thüringer Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Frauen und Familie,
 - ▶ Thüringer Ministerium für Bildung, Jugend und Sport,
 - ▶ Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft,
 - ▶ Thüringer Ministerium für Inneres und Kommunales,
 - ▶ TÜV Thüringen e. V.,
 - ▶ Unfallkasse Thüringen,
 - ▶ Verband Mitteldeutscher Omnibusunternehmen e. V.,
 - ▶ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) Landesgruppe Südost.
- ▶ Die enge Zusammenarbeit mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat ist der zweite wichtige Baustein der Gremienarbeit der Thüringer Landesregierung im Bereich Verkehrssicherheit. Über den „Runden Tisch der Länder“ werden der Meinungsaustausch mit anderen Ländern gepflegt, Erfahrungen ausgetauscht und das künftige Vorgehen abgestimmt. Auf diese Weise wird es möglich, stets auf dem neuesten Stand zu bleiben und gegenseitig von Kompetenzen, Wissen und Erfahrungen zu profitieren. Oberste Priorität bei der gemeinsamen Arbeit mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat hat die Landesregierung dem Themenkomplex Aufklärung und Prävention eingeräumt. Auch wird der dem „Pakt für Verkehrssicherheit“ zugrunde liegende Gedanke des Wissenstransfers und Austausches weiterhin vom Freistaat aktiv unterstützt. Ziel ist es, noch mehr Menschen zu erreichen. Auch die Social-Media-Plattformen sollten aktiv genutzt werden.

II.1.3 Lebenslange Mobilität erfordert lebenslange Verkehrserziehung

Menschliches Fehlverhalten verursacht noch immer die meisten Unfälle auf den Straßen. Deutschlandweit waren im Jahr 2021 rund 90,7 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden auf die Fehler von Fahrzeugführern zurückzuführen. Lediglich 8,2 Prozent der Unfälle bundesweit wurden durch Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse und Hindernisse (u. a. Wildunfälle) verursacht. Darüber hinaus basierten nur 1 Prozent der Unfälle mit Personenschaden auf technischen Mängeln bzw. Wartungsmängeln der Fahrzeuge. Besonders auffällig in der Thüringer Verkehrsunfallstatistik sind junge Fahrer:innen und Senior:innen. Während die Dichte des Verkehrs und die Komplexität der erforderlichen Reaktionen für beide Altersgruppen eine Schwierigkeit darstellt, kommen bei den älteren Menschen zudem noch die nachlassende Beweglichkeit und die verlangsamten Reaktionszeiten hinzu.

Verkehrsaufklärung, Aus- und Weiterbildung sind und bleiben auch künftig unverzichtbare Bausteine der Verkehrssicherheitsarbeit. Und sie müssen weitergehen, als lediglich Regelwissen zu vermitteln. Moderne Verkehrsbildung legt daher nicht nur den Fokus auf das „Füreinander-Denken“, sondern thematisiert ebenso Verantwortung, Rücksichtnahme und Gelassenheit. Das eigene Selbstbild und die individuellen Mobilitätsbedürfnisse sollten dabei ebenso eine Rolle spielen wie die Gesundheits- und Umweltschutzaspekte des Verkehrs.

» Menschliches Fehlverhalten verursacht viele Verkehrsunfälle auf unseren Straßen.

Bei alledem bleibt es eine besondere Aufgabe, die unterschiedlichen Zielgruppen möglichst direkt anzusprechen und zu erreichen. So gehört die Verkehrserziehung bereits im Kindergarten und in den Schulen zum Pflichtprogramm und auch beim Erwerb eines Führerscheins ist sie zwingend. Lebenslange Mobilität kommt jedoch nicht ohne eine Auffrischung des Wissens zu Verkehrsregeln und neuester Technik aus.



© Foto: Landesverkehrswacht Thüringen e. V., St.-Christophorus-Str. 5, 99092 Erfurt (LVW)

Mit folgenden Maßnahmen will die Thüringer Landesregierung dazu beitragen, dass die Verkehrsbildung alle Verkehrsteilnehmenden erreicht:

- ▶ Die im Jahr 2021 unterzeichnete Kooperationsvereinbarung zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung zwischen dem Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, dem Thüringer Ministerium für Bildung, Jugend und Sport, dem Thüringer Ministerium für Inneres und Kommunales und der Landesverkehrswacht Thüringen e. V. bildet die Grundlage einer modernen Verkehrssicherheitsarbeit im Freistaat Thüringen. Das von den vier Partnern verabschiedete Papier hat das Ziel, Kinder, Schüler:innen und Erwachsene mit koordinierten Maßnahmen für die Verkehrssicherheit auf den Straßen und in deren Umfeld zu sensibilisieren. Dabei leistet die Kooperation einen wertvollen Beitrag zur Förderung eines selbstständigen und verantwortungsbewussten Handelns vor allem von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr. Dafür werden Schulen, Polizei, Landesverkehrswacht Thüringen e. V. und das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft weiterhin eng zusammenarbeiten. Neben der finanziellen Unterstützung der Landesverkehrswacht Thüringen e. V. liegt ein Schwerpunkt der Kooperation darauf, die Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den Lehrplänen der Thüringer Schulen zu verankern.

Im Rahmen der Prävention werden die Fußgängerausbildung sowie Radfahrausbildung für Schüler:innen gefördert. Des Weiteren werden Weiterbildungs- und Aufklärungsangebote für Verkehrsteilnehmende sowie Präventionsprojekte angestoßen, bei denen zum Beispiel Schülerlots:innen durch die Polizei ausgebildet werden.

- ▶ Ein besonderes Augenmerk innerhalb der Verkehrsbildung liegt zudem auf der Zielgruppe der älteren Verkehrsteilnehmenden. In Thüringen wurden bereits vielfältige Angebote wie beispielsweise die Veranstaltung „Mobil bleiben, aber sicher“ initiiert oder Programmen wie „Sicher Mobil“ aktiv unterstützt und mitgetragen. Die Verkehrssicherheitsarbeit für ältere Verkehrsteilnehmende soll künftig noch weiter ausgebaut werden.

Daher werben die Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit in Thüringen auch dafür, dass ältere Verkehrsteilnehmende Fahrschulen zur Auffrischung ihrer Kenntnisse aufsuchen. Dies sollte die Anwendung moderner Technik-Assistenzsysteme mit umfassen.

» Moderner Straßenverkehr – eine besondere Herausforderung im hohen Alter

» Thüringen steht zusammen – Kooperationsvereinbarung zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung

- ▶ Verkehrssicherheit ist immer modern, daher werden auch soziale Medien genutzt, um vor allem Jugendliche und junge Erwachsene für das Thema zu interessieren. Information und Aufklärung werden dabei großgeschrieben. Darüber hinaus werden Maßnahmen wie „Geprüfter Fußgänger“, Schulwegsicherheit, Radfahrausbildung, Jugendverkehrsschulen, Schülerlots:innen, Verkehrshelfer:innen und Buslots:innen sowie die „Aktion junge Fahrer“, der „Rundkurs junge Fahrer“ und Schulprojekttag auch weiterhin von der Landesregierung unterstützt.

II.1.4 Die Schwächsten schützen

Kinder, Jugendliche, Senioren sowie Menschen mit eingeschränkter Mobilität gehören zu den besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmer:innen. Sie sind nicht nur relativ häufig zu Fuß oder auf dem Rad am Verkehrsgeschehen beteiligt, sondern können u. a. Risiken nicht immer richtig einschätzen und / oder werden durch körperliche Defizite eingeschränkt.

Jahr	2019	2020	2021	2022	Saldo Vorjahr
Schulwegunfälle gesamt	74	56	51	41	-19,6 %
Schulwegunfälle mit Personenschaden	61	44	46	37	-19,6 %
dabei Getötete	0	0	0	0	0,0 %
darunter Schüler	0	0	0	0	0,0 %
dabei Schwerverletzte	17	16	10	8	-20,0 %
darunter Schüler	13	12	10	8	-20,0 %
dabei Leichtverletzte	54	42	47	35	-25,5 %
darunter Schüler	43	36	39	33	-15,4 %

Insgesamt verunglückten bei Schulwegeunfällen im Jahr 2022 -41 (2021 -49) Schulpflichtige im Alter von 6 bis unter 18 Jahren. Im Jahr 2022 sind analog der Vorjahre keine Todesopfer bei Schulwegeunfällen mit aktiv beteiligten Schulpflichtigen zu beklagen. 9 (2021 -20) Kinder (von 6 bis unter 15 Jahre) verunglückten mit dem Fahrrad und 22 (16) Kinder als Fußgänger.

Abbildung 7: Schulwegunfälle in Thüringen 2018 bis 2022
Quelle: Verkehrsunfallstatistik TMIK 2022

» Positiver Trend: Schulwegunfälle im Jahr 2022 weiter rückläufig

Verunglücktenbelastung
je 100.000 Kinder

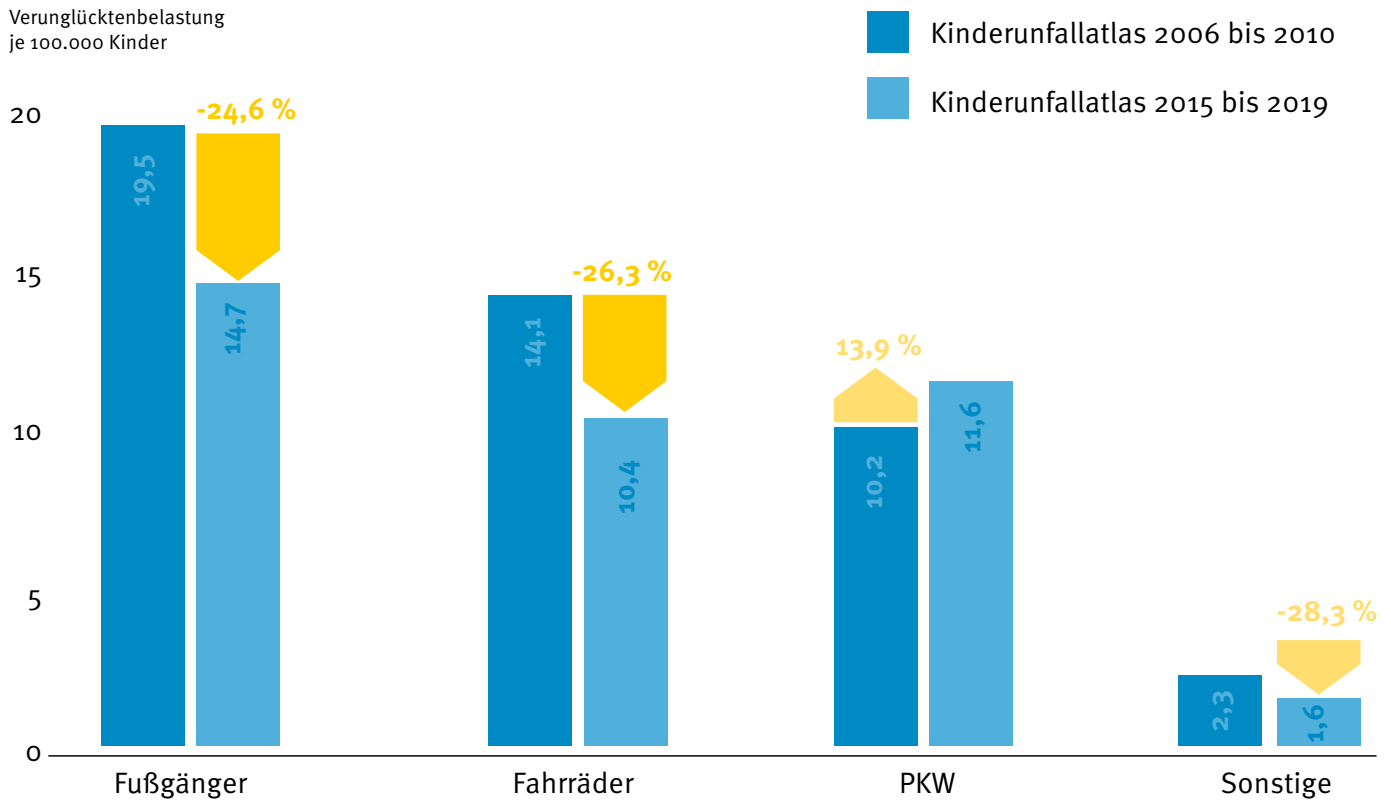


Abbildung 8: Verunglücktenbelastung je 100.000 Kinder
Quelle: Dritter Kinderunfallatlas der BAST: Regionalisierte Unfalldaten von 2015 – 2019

Kinder haben ein Recht auf eigenständige und sichere Mobilität. Zu diesem Thema hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat im Mai 2022 Empfehlungen abgegeben, die wichtige Impulse und Denkanstöße für die Verkehrssicherheitsarbeit von Bund und Ländern geben können.

Um die Teilnahme besonders vulnerabler Gruppen am Verkehrsgeschehen sicherer zu machen, wurden von der Thüringer Landesregierung folgende Maßnahmen ergriffen:

- ▶ Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft unterstützt Aufklärungskampagnen zum Schuljahresbeginn und ist für die Unterstützung seitens der Polizei und Verkehrswachen vor Ort sehr dankbar. Diese Multiplikatoren sind es, die den Jüngsten in der Gesellschaft kontinuierlich richtige Verhaltensweisen im Straßenverkehr vermitteln. Eine zentrale Rolle nehmen natürlich die Eltern ein. Sie sind pädagogische Vorbilder. Deswegen wird bei ihnen dafür geworben, dass sie ihre Kinder auch – nach entsprechender Übung und Begleitung – selbstständig zu Schule gehen lassen. Das vermittelt den Kindern nicht nur mehr Selbstbewusstsein, sondern verhindert auch den teilweise gefährlichen Hol- und Bringeverkehr vor den Schulen. Das Thema Verkehrssicherheit darf nicht mit dem Schulschluss enden. Auch in ihrer Freizeit sind Kinder und Jugendliche unterwegs. Hier besteht ein Anknüpfungspunkt, um weitere Verkehrssicherheitsaktionen auf den Weg zu bringen.
- ▶ Die Unfallgefahr für Kinder- und Jugendliche durch straßenbauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen muss minimiert werden. Das umfasst u.a. baulich abgetrennte Geh- und Radwege, Geschwindigkeitsbegrenzungen bzw. verkehrsberuhigte Bereiche im Umfeld von Kindergärten, Spielplätzen und Schulen.
- ▶ In Thüringen stehen bislang über 330 digitale „Smiley“-Anzeigetafeln in der Nähe von Kindergärten, Schulen, Spielplätzen, Alten- oder Pflegeheimen, Krankenhäusern und Behinderteneinrichtungen. Das Netz der Dialog-Displays in Thüringen ist weiter auszubauen. Kommunen werden zu diesem Zweck auch weiterhin eine Förderung im Rahmen der Richtlinie zur Förderung kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI) beantragen können.
- ▶ Menschen mit Beeinträchtigungen sollen sich schnell, einfach und selbstbestimmt im Straßenverkehr bewegen können.
- ▶ Freiwillige Sehtests und Gesundheitschecks für Seniorinnen und Senioren sind eine gute Möglichkeit, die eigenen Fähigkeiten zu testen. Die entsprechenden Angebote werden ausdrücklich begrüßt und von der Landesregierung ideell unterstützt.



» Die „Smiley“-Anzeige-Tafeln sind ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit.

EXKURS TEMPO-30

In regelmäßigen Abständen werden Debatten um eine Ausweitung der Anordnung von Tempo-30 in deutschen Städten geführt. Seit 1957 ist in Deutschland innerorts eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h (§ 3 Straßenverkehrs-Ordnung [StVO]) vorgeschrieben. Die Straßenverkehrsbehörden haben aber die Möglichkeit, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Straßen oder Straßenabschnitten zu beschränken (§ 45 StVO).

Gegenwärtig wird daran gearbeitet, das Straßenverkehrsgesetz und die Straßenverkehrs-Ordnung so anzupassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden. Dabei sollen den Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume eröffnet werden, was dem Anliegen Thüringens entspricht.

Um den Entscheidungsspielraum der Länder und der Kommunen bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zu vergrößern, sollen des Weiteren die Ausnahmen vom Erfordernis des Nachweises der besonderen Gefahrenlage bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (§ 45 Absatz 9 StVO) auf die folgenden Orte ausgeweitet werden:

- ▶ Spielplätze,
- ▶ hochfrequentierte Schulwege,
- ▶ Fußgängerüberwege,
- ▶ kurze Streckenabschnitte (bis zu 500 Meter) zwischen zwei Tempo-30-Strecken.

Thüringen unterstützt unter anderem als Mitglied einer Länderarbeitsgruppe sowie im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz aktiv die Bemühungen um eine Weiterentwicklung und praxisgerechte Anpassung des Straßenverkehrsrechts.

II.1.5 Sicher zu Fuß und auf dem Rad

Der sogenannte Umweltverbund aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr ist ein wichtiger Baustein auf dem Weg hin zu einer nachhaltigen Mobilität in Thüringen. Die Stärkung dieser Verkehrsarten hat obere Priorität bei zukunftsorientierten Überlegungen der Verkehrspolitik. Hier gewinnt zunehmend das Fahrrad an Bedeutung im Alltag: ob auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Ausbildungsplatz, beim Transport von Lasten oder aber bei der freizeithlichen Nutzung. Das belegen auch die Zahlen: Mehr als 80 Prozent der Bundesbürger:innen nutzt das Rad, für 55 Prozent gilt es als unverzichtbares Verkehrsmittel.⁸ Im Jahr 2021 nutzen 74 Prozent der Thüringer:innen das Fahrrad oder Pedelec selten und 32 Prozent nutzen das Fahrrad oder Pedelec mindestens einmal pro Woche.⁹

Netzwerk gleichgesinnter Partner:innen aus allen Teilen der Gesellschaft.

Die bereits über 35 Unterzeichnenden der Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr wollen dazu beitragen, die Weichen für die Zukunft der Mobilität in Thüringen zu stellen. In der Charta wird unter Punkt 5 zur Verkehrssicherheit insbesondere ausgeführt: „Wir setzen uns dafür ein, eine positive Entwicklung des Rad- und Fußverkehrs eng an eine höhere Verkehrssicherheit der Radfahrenden, Zufußgehenden und anderer nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer:innen (z.B. Skater:innen) zu knüpfen, d. h., unabhängig von Alter und Erfahrung sollen sie sich sicher fühlen und sicher sein. Grundlage der Verkehrssicher-



radfussverkehr.thueringen.de

Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr

Quelle: TMIL (2022) Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr

Folgende Maßnahmen sollen dazu beitragen, dass Fuß- und Radverkehr sicherer werden:

- ▶ Fuß- und Radverkehr sollen insgesamt gestärkt und als gleichberechtigte Verkehrsarten betrachtet werden. Sie sind ein zentrales Element der Verkehrspolitik in Thüringen. Der besonderen Schutzbedürftigkeit der Verkehrsteilnehmenden wird dabei entsprechend Rechnung getragen.
- ▶ Die Unterzeichnung der Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr im November 2022 manifestiert das Engagement der Landesregierung für diese Verkehrsarten und schafft zugleich ein

heitsarbeit ist die Vision Zero, d. h. keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr.“

- ▶ Seit 2023 wird der Wettbewerb „Schulradeln“ landesweit für alle Thüringer Schulen angeboten. Ziel ist es, das Fahrrad besser in den Schulalltag zu integrieren und junge Menschen zum Radfahren in Alltag und Freizeit zu motivieren. Radfahren fördert nicht nur die Gesundheit, sondern auch die Aufmerksamkeit, sich sicher und regelkonform im Straßenverkehr zu bewegen.¹⁰

⁸ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/fahrrad-uebersicht.html>

⁹ https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/fileadmin/Verkehr_und_Strassenbau/Radwege/Fahrrad-Monitor_Thueringen_2021.pdf

¹⁰ Nähere Informationen sind unter www.schulradeln-thueringen.de verfügbar.

Schulradeln 2023

3 Wochen Radeln
für ein besseres Klima!

Informieren
& registrieren:
www.schulradeln-thueringen.de



Mitmachen & fahrradaktivste Schule in Thüringen werden!

Quelle: TMIL (2023) Plakat zum Wettbewerb Schulradeln

Die Beteiligung und Ergebnisse im ersten Jahr können sich sehen lassen: Von den 967 Schulen in Thüringen haben sich 106 Schulen und mithin fast jede neunte Schule am Wettbewerb beteiligt. Insgesamt 5.538 Personen sind im Wettbewerbszeitraum

715.625,9 km geradelt. Die zurückgelegte Strecke pro Kopf beträgt rund 130 km. Bei einer Gesamtanzahl der Fahrten von fast 70.000 konnten dabei ca. 116.000 kg CO₂ vermieden werden.

» Der 2023 erstmals durchgeführte Wettbewerb „Schulradeln“ stößt auf große Resonanz.

- Der Abstand beim Überholen von Radfahrer:innen ist äußerst wichtig für deren Sicherheit. Die StVO-Novelle aus dem Jahr 2020 schreibt vor, dass Radfahrer:innen und E-Scooter-Fahrer:innen innerorts nur mit einem Abstand von 1,50 Meter überholt werden dürfen, außerhalb von Ortschaften sind es sogar zwei Meter.
- Radhelme schützen: Das Tragen eines Radhelmes kann schwere Unfallfolgen verhindern. Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft wirbt gemeinsam mit den Partnern der Verkehrssicherheitsarbeit im Freistaat daher dafür, dass das Tragen eines Helms von klein auf selbstverständlich ist.

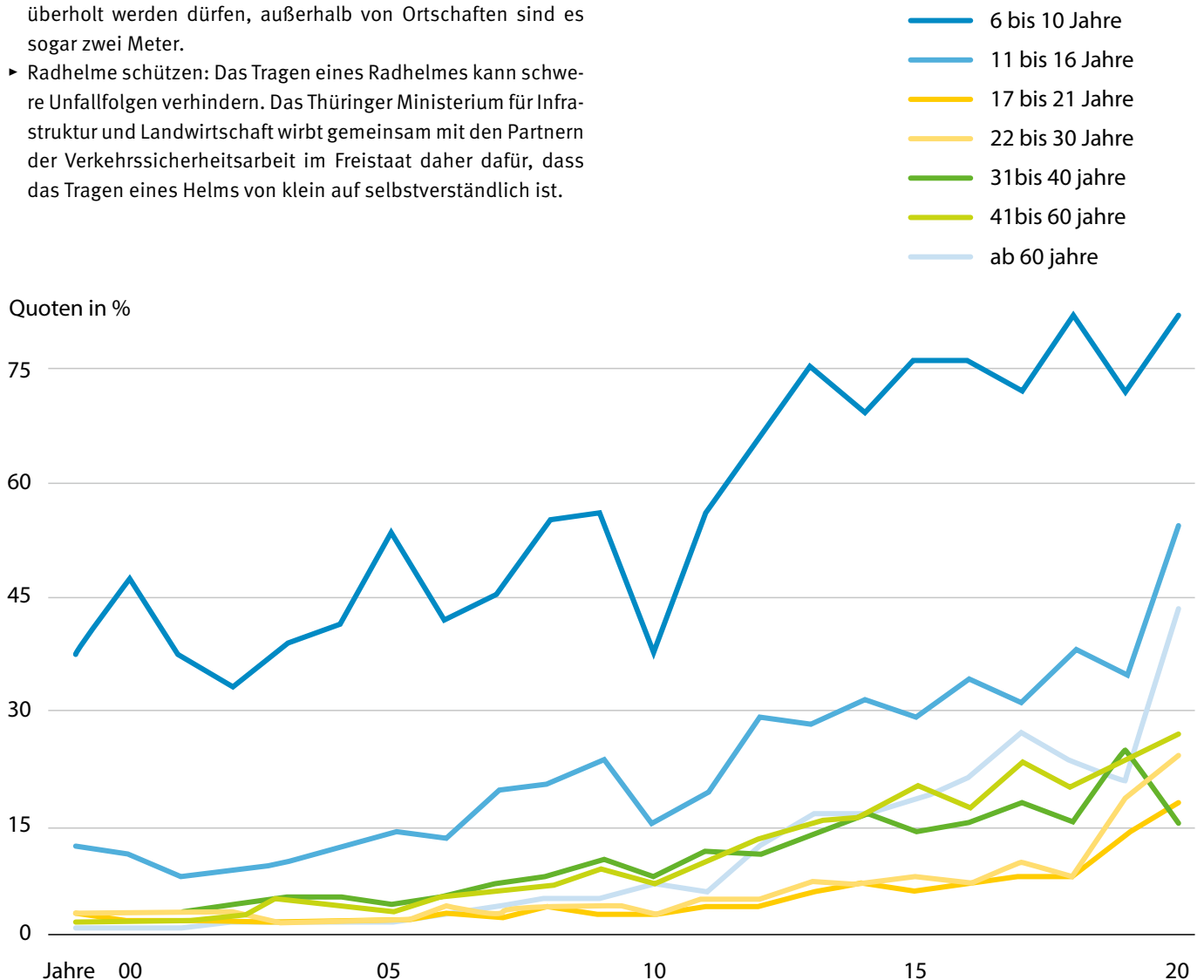


Abbildung 8: Entwicklung der Tragequoten von Radhelmen nach Altersgruppen (2000 – 2020)

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Daten & Fakten kompakt 01/21, „Gurte, Kindersitze, Helme und Schutzkleidung – 2020“

- ▶ Rad fahren braucht gute Rahmenbedingungen: Thüringen verfügt über ein attraktives Radverkehrsnetz, das viele Städte und Gemeinden miteinander verbindet. Dieses wird in den kommenden Jahren sukzessive erweitert und verbessert, um Rad fahren im Freistaat noch attraktiver zu machen. Der Ausbau von alltagstauglichen Radhaupttrouten zwischen den zentralen Orten wird dazu beitragen, die Sicherheit für die Radfahrer:innen zu erhöhen.
- ▶ Mit dem Radroutenplaner, den das Land Thüringen seit 2010 betreibt, lassen sich Radtouren leicht digital planen
- ▶ Zur Qualitätssicherung des Radverkehrsnetzes gibt es seit 2016 den sog. Mängelmelder Thüringer Radnetz. Damit können online, am PC oder von unterwegs mit dem Smartphone Hindernisse, Schäden im Wegebelaag oder fehlende Wegweisung direkt vor Ort angezeigt werden.
- ▶ Der Aus- und Neubau von Ortsumfahrungen wird in Thüringen weiter vorangetrieben. Denn wenn der Durchgangsverkehr aus den Kommunen verlagert wird, wird die Aufenthaltsfunktion der innerörtlichen Straßenräume gestärkt und so die Verkehrssicherheit in den Städten und Gemeinden gesteigert. Die Unfallgefahren für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen werden deutlich gesenkt.
- ▶ Ein sicherer Rad- und Fußverkehr braucht ausreichenden Abstand zum fließenden Verkehr und gute Sichtfelder. Deswegen werden in Thüringen, soweit es die verkehrlichen und topographischen Gegebenheiten zulassen, entlang von stark befahrenen Landesstraßen baulich getrennte Radwege errichtet. Hinreichend beleuchtete Ortsdurchfahrten und Gehwege sowie der Bau von Querungshilfen ermöglichen es, den Fußverkehr sicherer zu gestalten.



Quelle: TMIL (2023) Flyer zum Radroutenplaner Thüringen

EXKURS: PEDELECS

Seit Beginn der Corona-Pandemie sind mehr Menschen mit dem Fahrrad unterwegs. Insbesondere Pedelecs (umgangssprachlich „E-Bikes“) liegen im Trend. Allerdings ist auch hier auf Sicherheit zu achten. Die Zuständigkeiten für rechtliche Regelungen bezüglich der technischen Grundlagen und der Handhabung von Fahrrädern inklusive Pedelecs (z. B. Ausrüstungsvorschriften zu Bremsen, Beleuchtung u. Ä., Helmtragepflicht, Geschwindigkeits- und Leistungsbeschränkungen) liegen bei der EU und beim Bund.

Laut Statistischem Bundesamt starben im Jahr 2021 bundesweit 131 Menschen während der Nutzung eines Elektrofahrrades.¹¹ In Thüringen waren 2022 9 Personen auf Pedelecs in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt.¹²

Zu den Unfallursachen zählen höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten und die besondere Handhabung. Es wird daher empfohlen, sich vor dem Kauf eines E-Bikes genau zu informieren. Auch eine Probefahrt sollte erfolgen. Über Funktion und Handhabung eines E-Bikes sollte vom Fachhändler ausführlich beraten werden. Individuelle Fahrtrainings und eine Probefahrt tragen zu mehr Sicherheit im Umgang mit einem E-Bike bei. Ein Fahrradhelm sollte in jedem Fall getragen werden.

Um die Verkehrssicherheit bei der Nutzung durch den Einzelnen gezielt zu verbessern, wird über die Landesverkehrswacht Thüringen ein Trainingsprogramm „Fit mit dem Fahrrad“ angeboten, mit dem speziell ältere Nutzer:innen im Umgang mit Fahrrad und Pedelec geschult werden.

Besonders beim Einsatz von Pedelecs als Lastenfahrräder ist zu beachten, dass diese oft deutlich größer sind als klassische Fahrräder oder Pedelecs. Bei unbedachter Fahrweise können sie insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmer:innen verunsichern, behindern oder gar gefährden. Darum sollen die sogenannten Cargobiker besonders rücksichtsvoll fahren.

II.1.6 Sicher mit Motorrad und Auto unterwegs

Als Motorrad- und Moped-/Mofafahrer trägt man ein deutlich höheres Risiko, im Straßenverkehr verletzt zu werden, als ein Pkw-Insasse. So waren 2022 etwa 8 Prozent der auf Thüringer Straßen tödlich verunglückten Personen Motorradfahrer:innen. Bei etwa 6 Prozent aller tödlich verunglückten Motorradfahrer waren diese selbst für den Unfall ursächlich.

Bei den Unfallursachen handelt es sich überwiegend um persönliche Fahrfehler sowohl hinsichtlich der gewählten Geschwindigkeit als auch in Bezug darauf, was Mensch und Maschine leisten

können, wenn eine Gefahrensituation eintritt. Durch gezielte Motorradsicherheitsaktionen soll mehr Bewusstsein für die spezifischen Gefahren geschaffen werden.

Die Thüringer Polizei und die Technischen Überwachungsorganisationen begleiten hier bereits über Jahre Auftaktveranstaltungen zum jeweiligen Saisonbeginn, z. B. im Harz. Die nötigen Fertigkeiten im Umgang mit der Maschine, wie richtiges Bremsen und Ausweichen, müssen in Fahrsicherheitstrainings effektiv aus- und weitergebildet werden.

¹¹ https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-zweirad-5462408217004.pdf?__blob=publicationFile

¹² Statistischer Bericht, Straßenverkehrsunfälle in Thüringen 2022

Jahr	2019	2020	2021	2022	Saldo Vorjahr
Verkehrsunfälle mit Beteiligung von motorisierten Zweirädern	1.505	1.376	1.294	1.492	15,3 %
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	921	837	830	938	13,0 %
dabei Getötete	19	17	22	11	-50,0 %
darunter Mofa/Moped	2	4	2	3	50,0 %
Zweirad mit Kennzeichen	17	13	20	8	-60,0 %
dabei Schwerverletzte	350	316	311	350	12,5 %
Leichtverletzte	674	627	620	689	11,1 %
verursachte Verkehrsunfälle	951	859	801	898	12,1 %

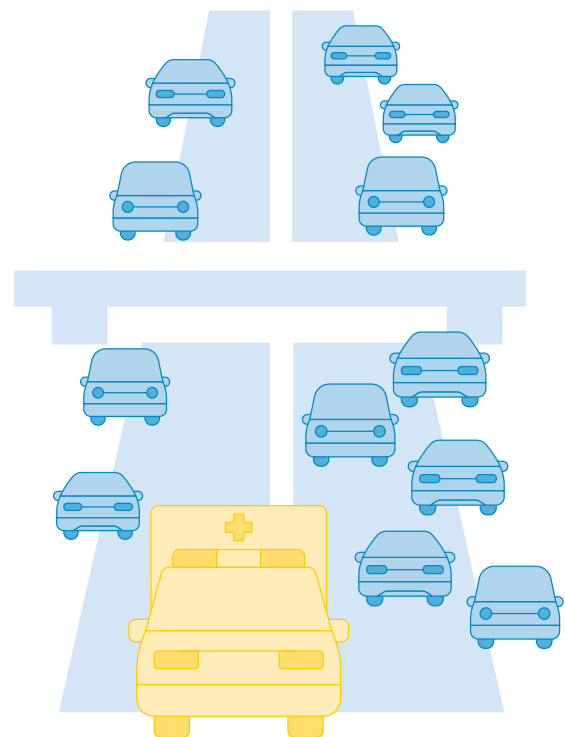
Quelle: Verkehrsunfallstatistik 2022, TMIK

Die Unfallstatistik ist eindeutig: Die Insassen von Pkw stellen mit 47 Prozent der Verkehrstoten sowie 55 Prozent der Verletzten die größte Verkehrsteilnehmergruppe unter den Unfallopfern dar.¹³ Die häufigste Unfallursache ist – das zeigt die Statistik seit vielen Jahren – zu schnelles Fahren. Etwa jeder dritte Unfall auf Thüringens Straßen ist darauf zurückzuführen.

Damit Motorrad- und Autofahrer:innen künftig noch sicherer ankommen, setzt die Thüringer Landesregierung auf folgende Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit:

- ▶ Fortwährende Präventionsarbeit zu den Hauptunfallursachen stärkt sicheres Verhalten im Straßenverkehr.
- ▶ Richtiges Halten und Parken gehört zum A und O eines sicheren Verkehrsverhaltens. Die Regeln dafür müssen alle Motorrad- und Autofahrer:innen kennen. Die Thüringer Landesregierung setzt sich dafür ein, dass sie eingehalten werden, insbesondere zum Schutz des Fuß- und Radverkehrs.
- ▶ Rettungsgassen können Leben retten. Das Bilden von Rettungsgassen auf Autobahnen und anderen mehrspurigen Straßen ist wichtig, weil sie im Falle eines Unfalls einen hinderisfreien Korridor für Rettungsdienste, Feuerwehr und andere Notdienste sicherstellen. Rettungsgassen sparen wertvolle Zeit, wenn es um medizinische Nothilfe für Verletzte geht. Zudem reduzieren sie die Gefahr der Staubbildung durch blockierte Straßen. In vielen Ländern gibt es gesetzliche Vorschriften, die das Bilden einer Rettungsgasse vorschreiben. Verstöße werden mit Bußgeldern geahndet. Das betrifft auch das Behindern eines Noteinsatzes insgesamt.

WARUM EINE RETTUNGSGASSE BILDEN? WEIL SIE LEBEN RETTEN KANN!



Quelle: DVR

¹³ Bundesamt für Statistik, Verkehrsunfallstatistik 2022.

EXKURS: DOORING-UNFÄLLE DURCH MEHR AUFMERKSAMKEIT VERMEIDEN

Selbst bei 0 km/h passieren Unfälle im Straßenverkehr. Das ist beim sog. Dooring der Fall, bei dem ein Radfahrer:in, ein E-Bike-Fahrer:in oder ein E-Scooter-Fahrer:in durch das plötzliche Öffnen einer Autotür mit dieser zusammenstößt. Laut Deutschem Verkehrssicherheitsrat (DVR) hat jeder zweite Radfahrer schon mal eine Situation erlebt, in der er beinahe mit einer Autotür kollidiert wäre. Kommt es dann tatsächlich zu einem Dooring-Unfall, können die Folgen schwerwiegend sein. Oftmals prallen Radfahrer ungebremst auf die Tür, stürzen oder werden durch die Wucht über den Türrahmen auf die Straße geschleudert. In neueren Fahrzeugmodellen kann ein Ausstiegswarner dazu beitragen, Dooring zu verhindern. Die Botschaft ist einfach: Wer beim Aussteigen nach hinten über die Schulter blickt, vermeidet schwere Zusammenstöße.



Quelle: DVR e.V./BMVI

II.1.7 Weiterentwicklung des Fahranfängersystems

Maßnahmen wie das Begleitete Fahren ab 17 (BF17) und das absolute Alkoholverbot für Fahranfänger:innen haben nicht nur nachweislich zur Verringerung von Unfällen beigetragen, sondern auch wichtige Impulse für die Weiterentwicklung des Systems der Fahranfängervorbereitung gesetzt.

Im Ergebnis zahlreicher Beratungen auf Bund-Länder-Ebene, unter Einbindung wissenschaftlicher Experten und Verbände, haben sich u. a. folgende Eckpunkte herausgebildet, die den Kern des neuen Fahranfänger-Probezeitsystems ausmachen sollen:

- ▶ generelle Verlängerung der regulären Probezeit von 2 auf 3 Jahre, um Fahranfänger länger zu einem vorsichtigen und regelkonformen Fahren anzuhalten,
- ▶ Probezeitverkürzung bei freiwilliger Teilnahme am begleiteten Fahren in Abhängigkeit von der Dauer der Teilnahme bis zur Untergrenze einer 2-jährigen Probezeit,
- ▶ Beibehaltung des dreistufigen Sanktionssystems,

- ▶ Optimierung der Vorgaben rund um das Aufbauseminar für Fahranfänger und die verkehrspsychologische Beratung.

Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft unterstützt diesen neuen Ansatz und ist überzeugt, dass die Umsetzung zu einer weiteren Verbesserung der Fahranfängersicherheit führen wird.

In diesem Zusammenhang werden auch die Bestrebungen der Europäischen Union zur Einführung eines europaweit harmonisierten Maßnahmensystems für Fahranfänger:innen im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie 2006/126/EG (sog. 3. EU-Führerscheinrichtlinie) zu beachten sein.

Jahr	2019	2020	2021	2022	Saldo Vorjahr
Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fahrzeugen des Güterverkehrs	9.022	8.301	9.124	8.852	-3,7 %
darunter mit Personenschaden	686	604	674	768	13,9 %
dabei Getötete	19	12	29	24	-17,2 %
dabei Schwerverletzte	224	214	218	259	18,8 %
Leichtverletzte	709	608	659	771	17,0 %
verursachte Verkehrsunfälle	6.787	6.360	7.156	6.694	-6,5 %

davon

Jahr	2019	2020	2021	2022	Saldo Vorjahr
Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kleintransportern (bis 3.500 kg zGM) nur Kategorie 1 – 4, 6	370	240	304	398	30,9 %
darunter mit Personenschaden	222	147	195	274	40,5 %
dabei Getötete	9	2	3	3	0,0 %
dabei Schwerverletzte	70	48	71	87	22,5 %
Leichtverletzte	253	156	209	280	34,0 %
verursachte Verkehrsunfälle	224	154	208	264	29,9 %

Abbildung 9: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fahrzeugen des Güterverkehrs 2019 bis 2022

Quelle: Verkehrsunfallstatistik TMIK 2022

II.1.8 Güterverkehr ohne Gefahren

Auch im Güterverkehr spielt Verkehrssicherheit eine große Rolle. In Thüringen rollt der Großteil der Güter über die Straße und – so die Prognosen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr – der Güterverkehr wird ansteigen. Aufgrund seiner geografischen Lage ist Thüringen ein klassisches Transitland.

Um das Unfallgeschehen mit dem Güterverkehr zu minimieren und diesen sicherer zu machen, werden folgende Maßnahmen von der Thüringer Landesregierung initiiert bzw. mitgetragen:

- ▶ Die verstärkte Überwachung des Lkw-Verkehrs durch speziell aus- und fortgebildete Polizeibeamt:innen wird fortgesetzt und stationäre Kontrollstellen errichtet. Die Thüringer Polizei überwacht Verkehrsbeschränkungen für Lkw und ahndet insbesondere verstärkt Verstöße gegen das Überholverbot.
- ▶ Unfälle zwischen abbiegenden Lkw und Fußgänger:innen bzw. Radfahrer:innen passieren sehr häufig. Deswegen sollen unfallauffällige Knotenpunkte gezielt verbessert werden, indem beispielsweise verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen vorgenommen werden.

- ▶ Die Ausstattung von Lkw mit Fahrerassistenzsystemen insbesondere mit Notbrems- und Abbiegeassistenten, die helfen können, schwere Unfälle zu vermeiden, wird ausdrücklich befürwortet. Darüber setzt sich die Thüringer Landesregierung beim Bund dafür ein, dass sicherheitsrelevante Fahrerassistenzsysteme nicht ohne Weiteres abgeschaltet werden können.

Darüber hinaus ist die Modernisierung des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts weiter voranzutreiben. So sollen z. B. Prüfungen zur beschleunigten Grundqualifikation künftig auch in Fremdsprachen möglich sein, um auch ausländischen Fahrer:innen den Zugang zum deutschen Arbeitsmarkt zu erleichtern. Zudem soll bei der Weiterbildung auch e-Learning zum Einsatz kommen dürfen. Thüringen wird sich dafür einsetzen, dass die Rechtsänderungen mit der angestrebten „Vision Zero“ in Einklang gebracht wird.

II.2 Handlungsfeld Infrastruktur

Thüringen verfügt über ein gut ausgebautes und dichtes Netz an Verkehrswegen – von Autobahnen über Bundes- und Landesstraßen bis hin zu kleinen Gemeindestraßen. Alles in allem sind das rund 9.434 Kilometer klassifizierte Straße, die sich durch Thüringen ziehen.

ÜBERBLICK: STRASSENKATEGORIEN UND -LÄNGEN IN THÜRINGEN 2022

521 Kilometer

BUNDESAUTOBAHNEN

4.112 Kilometer

LANDESSTRASSEN

1.502 Kilometer

BUNDESSTRASSEN

3.299 Kilometer

KREISSTRASSEN

Quelle: Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr, Stand: 01.01.2023

Die Verkehrsbelegung, die Gefährdungspotenziale und das Unfallgeschehen variieren zwischen den einzelnen Straßenkategorien. Entsprechend weisen unterschiedliche Straßenkategorien auch unterschiedliche Gefährdungspotenziale für die jeweiligen Verkehrsteilnehmenden auf.

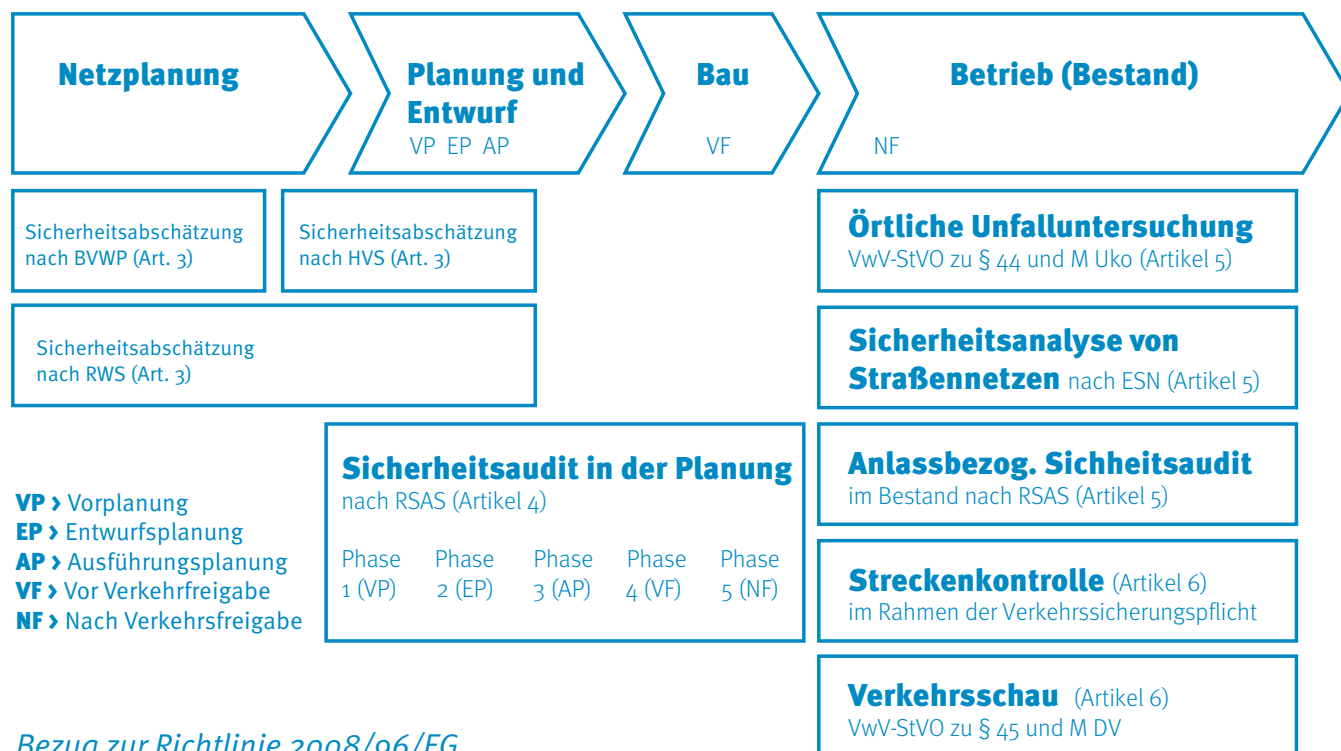
Zentrale Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit auf den Straßen ist die verstärkte Anwendung von Sicherheitsaudits:

Die Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS 2019) dienen in erster Linie der Vermeidung von Verkehrsunfällen bzw. der Minderung von schweren Unfallfolgen und stellen insofern eine Form der Qualitätssicherung für eine sichere Straßeninfrastruktur dar. So sollen neue, um- oder ausgebaute und bestehende Straßen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmergruppen gerecht werden. Dazu muss das Sicherheitsaudit unter Berücksichtigung der Anforderungen aller die Straße nutzenden Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmergruppen (Kraftfahrzeug, Fahrzeug des ÖPNV, motorisiertes Zweirad, Radfahrer:innen, Fußgänger:innen, mobilitätseingeschränkte Personen usw.) durchgeführt werden.

Das Sicherheitsaudit in der Planung ist ein Regelverfahren. Es soll bei Bauvorhaben von Straßen Sicherheitsdefizite identifizieren und gliedert sich in fünf Phasen:

- ▶ Auditphase 1: Vorplanung (VP),
- ▶ Auditphase 2: Entwurfsplanung (EP),
- ▶ Auditphase 3: Ausführungsplanung (AP),
- ▶ Auditphase 4: Vor Verkehrsfreigabe (VF),
- ▶ Auditphase 5: Nach Verkehrsfreigabe (NF) „erste Betriebsphase“.

Die RSAS enthalten seit 2019 erstmals auch ein Sicherheitsaudit im Bestand. Dieses kann anlassbezogen sowohl präventiv als auch reaktiv durchgeführt werden. Anwendungsgebiete sind unter anderem Sicherheitsüberprüfungen unfallauffälliger Streckenabschnitte oder der bestehenden Straßeninfrastruktur im Vorfeld von anstehenden Ersatzneubauten oder Erhaltungsmaßnahmen. Letztere werden derzeit häufig allein bestandsorientiert durchgeführt, dadurch werden Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zuge der Erhaltungsmaßnahme ggf. nicht vollumfänglich ausgeschöpft. Bei zukünftigen Erhaltungsmaßnahmen sollen durch Sicherheitsaudits im Bestand anlassbezogen die bestehenden Verbesserungspotenziale in der Straßeninfrastruktur mit maßvollem Aufwand identifiziert und im Zuge der Erhaltungsmaßnahme umgesetzt werden. Das Sicherheitsaudit im Bestand deckt sich auch mit den Vorschlägen der Europäischen Kommission zur Änderung der RL 2008/96/EG, welche eine Sicherheitsüberprüfung von auffälligen Streckenabschnitten vorsehen.



Bezug zur Richtlinie 2008/96/EG

Abbildung 10: Das Sicherheitsaudit im Kontext der Verfahren des Sicherheitsmanagements für die Straßenverkehrsinfrastruktur
 Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, RSAS Ausgabe 2019 (FGSV 298)¹⁴

¹⁴ Der Auszug aus dem FGSV-Regelwerk ist mit freundlicher Genehmigung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. auszugsweise wiedergegeben worden. Maßgebend für das Anwenden des FGSV-Regelwerkes ist dessen Fassung mit dem neuesten Ausgabedatum, die beim FGSV Verlag, Wesseling Str. 15–17, 50999 Köln, www.fgsv-verlag.de, erhältlich ist.

Neben den Sicherheitsaudits werden folgende Maßnahmen von der Landesregierung für die Erhöhung der Sicherheit auf den Straßen umgesetzt:

- ▶ Auch in Zukunft werden die netzbezogene Analyse der Verkehrssicherheit fortgesetzt und die „Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen ESN“ (FGSV, 2003) angewendet. Die Ergebnisse netzbezogener Sicherheitsanalysen zeigen, dass auf nur 10 Prozent der Straßennetzlänge etwa 50 Prozent der vermeidbaren Unfallkosten auftreten, auf 30 Prozent der Netzlänge finden sich 90 Prozent der Unfallkosten. Durch Verbesserung der Sicherheit in diesen Bereichen kann das Gesamtunfallgeschehen effektiv beeinflusst werden.
- ▶ Das Thüringer Radverkehrsnetz wird weiter ausgebaut. Über verschiedene Instrumente fördert der Freistaat intensiv den Ausbau von Radwegen mit dem Ziel, dem Radverkehr ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz zur Verfügung zu stellen. Durch eine möglichst vom Kfz-Verkehr getrennt verlaufende Führung des Radverkehrs werden die schwächeren Verkehrsteilnehmer geschützt. Im Rahmen der Planung und der Baurechtsschaffung mit entsprechender Öffentlichkeitsbeteiligung werden verkehrssicherheitsrelevante Aspekte berücksichtigt.
- ▶ Das Baustelleninformationssystem Thüringen (BIS) wird weiterentwickelt und gewonnene Daten werden veröffentlicht. Die Mobilithek löste 2023 das OpenData-Portal mCLOUD und den Mobilitäts Daten Marktplatz (MDM) als Nationalen Zugangspunkt für Mobilitätsdaten ab. Die Mobilithek ist die zentrale Plattform für Daten aus dem Mobilitätssektor. Dies fördert auch die breite Nutzung der Baustellendaten und bringt die Informationen „ins Fahrzeug“. Wesentliche Bausteine der zukünftigen Mobilität sind, neben der Vernetzung von Fahrzeugen untereinander und mit der Infrastruktur, hochgenaue Karten sowie dynamische Informationen zum Straßenzustand und zu Störungen im Straßennetz. Dazu zählen auch Baustellendaten.
- ▶ Der Ausbau des Informationsangebots soll vorangebracht werden, um beispielsweise auch aktuelle Verkehrsstärken aus Dauerzählstellen und Schaltzustände von Ampeln veröffentlichen zu können. Durch die Bereitstellung dieser Informationen und die weitere Nutzung durch Dritte (Navigationsgeräte, Dienstanbieter) gelangen die Informationen ins Fahrzeug, wodurch eine gleichmäßige Netzauslastung durch situationsgerechte Navigationsempfehlungen erreicht werden kann, Parksuchverkehre reduziert und Staus und damit auch gefährliche Situationen am Stauende vermieden werden können.

» Durch Verkehrsraumgestaltung zu mehr Verkehrssicherheit!

Beispiel Umbau Knotenpunkt B 247/L2125 „Ascharaer Kreuz“

Der Knotenpunkt war aufgrund schlechter Sichtverhältnisse ein Unfallschwerpunkt. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde der Knotenpunkt zu einem Kreisverkehrsplatz umgebaut (2016/2017).

Beispiel Umbau Knotenpunkt L 1049/K22 „Alkerslebener Kreuz“

Der Knotenpunkt ist als Unfallschwerpunkt bekannt und soll zu einem Kreisverkehr umgebaut werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Das Vorhaben befindet sich derzeit in Planung.

II.3 Handlungsfeld Technik

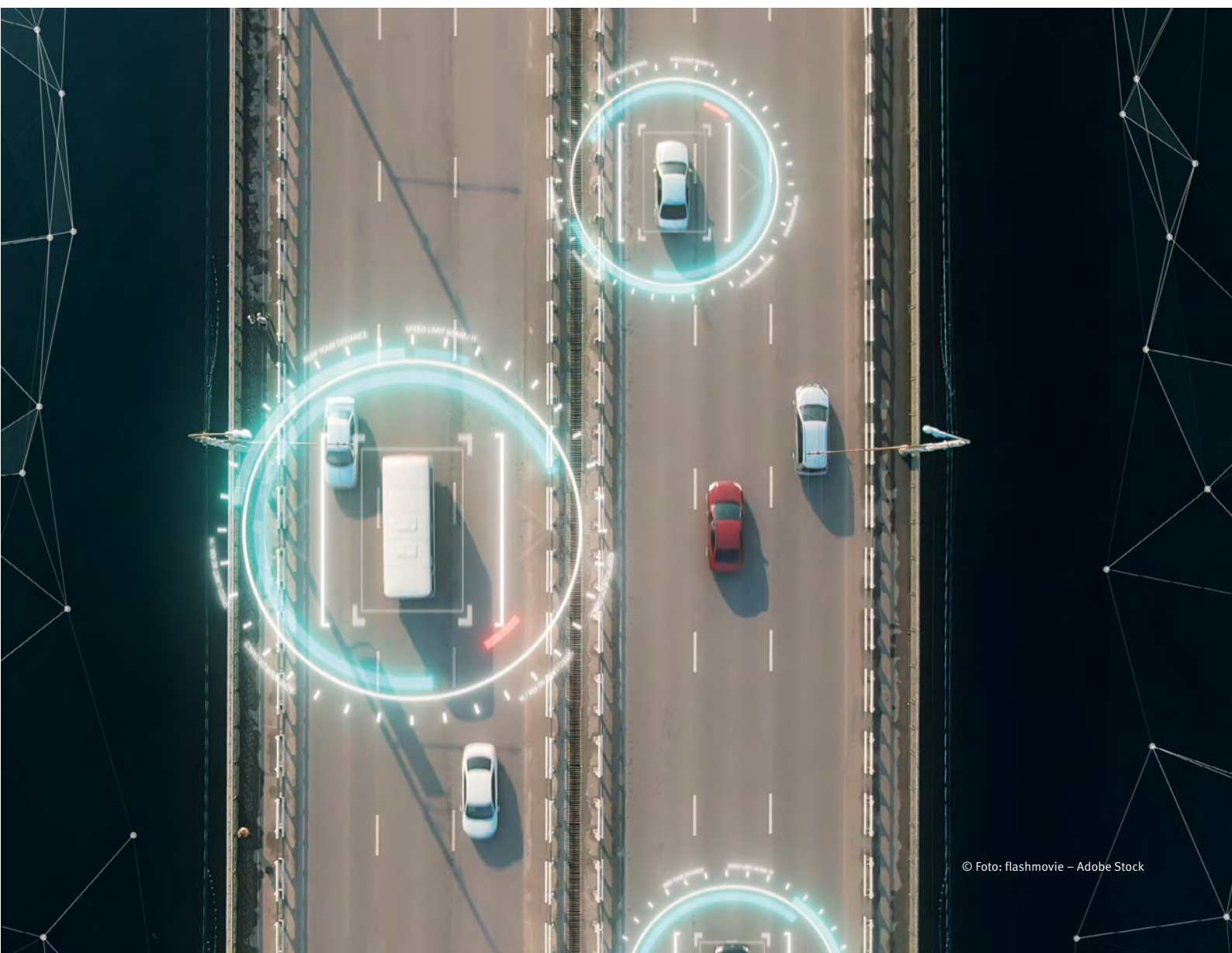
Die technische (Weiter-)Entwicklung der Fahrzeuge leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Denn ein Großteil der fahrzeugtechnischen Neuerungen der vergangenen Jahrzehnte hat sich darauf konzentriert, Unfallfolgen zu verringern (passive Sicherheit) sowie Unfälle gänzlich zu verhindern (aktive Sicherheit).

Folgende weitere Maßnahmen sollen helfen, durch verbesserte Fahrzeugtechnik zu mehr Sicherheit auf Thüringens Straßen beizutragen:

- ▶ Die wiederkehrenden technischen Untersuchungen sind unverzichtbare Bestandteile der Verkehrssicherheitsarbeit. Ihr hohes Niveau muss weiterhin beibehalten bzw. verbessert werden.
- ▶ Innerhalb der Europäischen Union sind ab dem Jahr 2024 Fahrerassistenzsysteme in allen neuen Fahrzeugen Pflicht. Dies sind

unter anderem Notbremsassistent, Notfall-Spurhalteassistent, Geschwindigkeitsassistent und Unfalldatenspeicher, auch als „ereignisbezogene Datenaufzeichnung (Black Box)“.

- ▶ Fahrerassistenzsysteme und automatisierte Fahrfunktionen entwickeln sich rasant. Bereits heute leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung des Unfallrisikos.
- ▶ Bei der technischen Verkehrsüberwachung wird die Thüringer Polizei, (z.B. Geschwindigkeits-, Abstands- und Rotlichtverstößen) mit neuester Technik ausgestattet.



EXKURS: AUTOMATISIERTES UND AUTONOMES FAHREN

Aufgrund der Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen und automatisierten Fahrfunktionen wurden 2016 Änderungen des „Wiener Übereinkommens“ vorgenommen. Sie sehen vor, dass Systeme, welche die Führung eines Fahrzeugs beeinflussen, als zulässig erachtet werden, wenn diese den einschlägigen technischen Regelungen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN-ECE) entsprechen oder die Systeme so gestaltet sind, dass sie durch den Fahrer und die Fahrerin übersteuerbar oder abschaltbar sind.

Auch ein automatisiert fahrendes Fahrzeug kann in eine Gefahrensituation geraten. In solchen Fällen müssen die Systeme im Fahrzeug in Sekundenbruchteilen reagieren. Dafür müssen sie so programmiert werden, dass Unfälle möglichst vermieden, zumindest aber unvermeidbare Unfallfolgen minimiert werden. Bau- und Zulassungsvorschriften für Kraftfahrzeuge sind weltweit zum Teil unterschiedlich. Für Systeme des automatisierten Fahrens ist eine Harmonisierung erforderlich.

Folgende Automatisierungsstufen gibt es gemäß international einheitlichen Definitionen (SAE International Levels of Driving Automation for On-Road Vehicles):

- ▶ **STUFE 1:** Assistiertes Fahren: z. B. Notbremsassistenten in Lkw
- ▶ **STUFE 2:** Teilautomatisierte Fahrfunktionen: Fahrzeugführer:innen müssen System dauerhaft überwachen und jederzeit zur vollständigen Übernahme bereit sein.
- ▶ **STUFE 3:** Hochautomatisierte Fahrfunktionen: Fahrer:innen müssen System nicht mehr dauerhaft überwachen.
- ▶ **STUFE 4:** Vollautomatisierte Fahrfunktionen: System ist in allen Situationen in der Lage, einen risikominimalen Zustand selbst herzustellen.
- ▶ **STUFE 5:** Fahrerloses (autonomes) Fahren: System übernimmt die Quer- und Längsführung des Fahrzeugs vom Start bis zum Ziel und hält dabei die an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften ein. Autonomes Fahren wird eher als langfristige Perspektive ab Ende der 2020er Jahre gesehen, mit Ausnahme von speziellen Einsatzgebieten (Terminals, Betriebshöfe, Parkhäuser, Flughäfen, Fabrikareale).

Mit Inkrafttreten des Gesetzes zum autonomen Fahren am 12. Juli 2021 und der dieses Gesetz konkretisierenden Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung (AFGBV) vom 24. Juni 2022 wurde in Deutschland die weltweite erste Rechtsgrundlage für den Regelbetrieb von Fahrzeugen mit autonomen bzw. automatisierten Fahrfunktionen geschaffen. Damit nimmt die Bundesrepublik Deutschland eine Vorreiterrolle bei der Gestaltung der technischen und rechtlichen Anforderungen zur Genehmigungserteilung für Fahrzeuge mit automatisierten und autonomen Fahrfunktionen ein.



Schlusswort

Unter dem Dach der gemeinsamen Strategie für die Verkehrssicherheit in Deutschland 2021–2030 („Pakt für Verkehrssicherheit“) und dem Leitbild „Sichere Mobilität – jeder trägt Verantwortung, alle machen mit“ sollen alle Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit ihre Anstrengungen für ein gemeinsames Ziel bündeln und sich auch selbst zu Maßnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich verpflichten. Dazu haben Bund und Länder in der Verkehrsministerkonferenz im Herbst 2020 einen entsprechenden Beschluss gefasst, der die Arbeit der sog. Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Verkehrssicherheit“ thematisiert und für das gemeinsame Handeln wirbt.

Das vorliegende Verkehrssicherheitsprogramm 2030 des Freistaats Thüringen greift bisherige Leitsätze und Zielstellungen auf und entwickelt diese im Hinblick auf aktuelle und zukünftige Herausforderungen weiter. Innerhalb der drei Handlungsfelder Mensch, Infrastruktur und Technik wurden Maßnahmen für die Themenfelder Verkehr und Verkehrssicherheit erarbeitet.

Die Verzahnung dieser Handlungsfelder ist der Kerngedanke dieses Verkehrssicherheitsprogramms. Es gibt immer wieder neue Aufgaben in der Verkehrssicherheitsarbeit, daher wurden die bisherigen Leitmotive zeitgemäß überarbeitet und ergänzt. Zum bisherigen Verkehrssicherheitsprogramm 2020 wurde im Jahr 2016 eine Halbzeitbilanz erstellt, die eine positive Entwicklung bezüglich der Ziele und Strategien des Programms festgehalten hat. Die bisherige Umsetzung von Maßnahmen wurde in der Halbzeitbilanz dokumentiert. Weniger Menschen wurden im Straßenverkehr tödlich verletzt oder trugen eine schwere Verletzung davon.

Insgesamt ist die Zahl der Verkehrstoten im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2011 von 150 auf 85 gesunken. Auch die Zahl der Schwerverletzten sank von 2.068 auf 1.533 deutlich. Damit ist der bisher zurückgelegte Weg genau der richtige, auch wenn das ambitionierte Ziel, die Erfüllung der „Vision Zero“, noch lange nicht erreicht ist. Weiterhin gilt: Jede und jeder Verkehrstote ist eine oder einer zu viel.

Die Entwicklung in den letzten Jahren ist sehr positiv und ein erfreulicher Beleg für die bisher geleistete Arbeit aller Akteure in der Verkehrssicherheit. Die Landesregierung wird diese Politik zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Freistaat Thüringen auch in Zukunft fortsetzen.

Anlage

Maßnahmenträger der Verkehrssicherheitsarbeit in Thüringen

Die nachstehende Aufzählung bietet einen Überblick über einige Maßnahmenträger der Verkehrssicherheitsarbeit in Thüringen. Es gibt darüber hinaus weitere Einrichtungen und Akteure im Freistaat, die sich – auch ehrenamtlich – engagieren, um den Verkehr sicherer zu machen. Die Auflistung ist daher ausdrücklich als nicht abschließend anzusehen.

Allen Engagierten der Verkehrssicherheitsarbeit in Thüringen gilt ausdrücklicher Dank, Lob und Anerkennung für ihre Arbeit – im Kleinen wie im Großen.

ACE Auto Club Europa e. V.

Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart
Servicetelefon: +49 711 530336677
E-Mail: info@ace.de
www.ace.de

ANGEBOTE:

Sicherheitstraining für Gruppen, Vereine oder Firmen

- ▶ für PKW- und Motorradfahrer:innen sowie Fahrer:innen von Nutzfahrzeugen (Lkw, Bus, Transporter und Geländewagen)

SCHULUNGSPROGRAMME:

- ▶ Kind und Verkehr
- ▶ „jung – clever – sicher“ – Verkehrssicherheitsprogramm für junge Auszubildende
- ▶ Sicherheit für den Radverkehr
- ▶ Fortbildungsprogramm für Berufskraftfahrer:innen
- ▶ Transporter-Sicherheitsprogramme und Kleintransporter mit Stützräder
- ▶ Ältere aktive Kraftfahrer:innen
- ▶ Ältere Menschen als Fußgänger:in im Straßenverkehr
- ▶ „Ü 60 – Bleib mobil“ – Ein Programm für mobile Senioren:innen
- ▶ „Gesund und sicher“ – Ein Gesundheitsprogramm in 16 Modulen
- ▶ Planung, Organisation und Durchführung betrieblicher Verkehrssicherheitsaktionen
- ▶ Fahr- und Unfallsimulator / Aufprallsimulator

EHRENAMTLICHES ENGAGEMENT:

- ▶ Bundesweite ACE-Clubinitiativen zu Themen der Verkehrssicherheit, Schulwegsicherheit und Barrierefreiheit
- ▶ Schulwegsicherheit: Begutachtung mit Schul- und Elternvertreter:innen
- ▶ Einsatz zur Entschärfung gefährlicher Verkehrsknotenpunkte
- ▶ Verkehrsteilnehmerschulungen zu ACE-Clubabenden

ADAC Hessen-Thüringen e. V.

Fachbereich Verkehr und Technik

Lyoner Straße 22

60528 Frankfurt am Main

Tel.: +49 69 6607 70

E-Mail: presse@hth.adac.de

www.adac.de

ANGEBOTE:

- ▶ ADAC Jugend-Fahrradparcours (8- bis 15-Jährige)
- ▶ ADAC „Fahr-Fitness-Check“ (Senioren)
- ▶ ADAC Programm „Sicher im Auto“ (werdende und junge Eltern)
- ▶ Verkehrssicherheitsprogramm „Achtung Auto“ der ADAC Stiftung (5. und 6. Schulklassen)
- ▶ Verkehrssicherheitsprogramm „Aufgepasst mit ADACUS“ der ADAC Stiftung (für Vorschule und 1. Klassen der Grundschule)
- ▶ ADAC Sicherheitstraining (Pkw, Motorrad, Kleintransporter, Wohnmobil und Caravan, Lkw, Sonderfahrzeuge u. a.)
- ▶ Umsetzung DVR-Zielgruppenprogramme u. a. „Sicher mobil“ (Verkehrsteilnehmer:innen ab 50 Jahre)
- ▶ Einsatz von ADAC Obleuten u. a. durch Teilnahme an Verkehrsschauen der Kommunen und Landkreise
- ▶ Durchführung von Verkehrsforen
- ▶ Einsatz des ADAC Fahrsimulators (u. a. Simulation von Alkohol-, Nebel- und Glättefahrt)
- ▶ ADAC App „Läufts?!“ Mängelmelder für den Straßenverkehr
- ▶ Durchführung diverser Sonderveranstaltungen (z. B. Verkehrssicherheitstage)
- ▶ Schulwegsicherheit (Elternhaltestellen, Schulwegratgeber)

ADFC Thüringen e. V.

„Radhaus“ Bahnhofstraße 22

99084 Erfurt

Tel.: +49 361 2251734

E-Mail: buer@adfc-thueringen.de

www.thueringen.adfc.de

ANGEBOTE:

- ▶ Beratung und Information zu verkehrssicherem Verhalten als Radfahrer:in (Infoladen des ADFC Kreisverbands Erfurt)
- ▶ Radfahrschule für Jung & Alt in Jena (Erfurt in Planung)
- ▶ Technische Überprüfung, Reparatur und Beratung zur Verkehrssicherheit von Fahrrädern, Anhängern und Zubehör (mit Selbsthilfwerkstatt in Erfurt und Jena)
- ▶ Mitarbeit in Gremien des Landes, der Landkreise und der Kommunen bei der Lösung von Sicherheitsproblemen im Verkehrsraum und bei der Verkehrsorganisation
- ▶ Herausgabe der Broschüre „Radfahren, aber sicher“
- ▶ Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen, die für sicherheitsrelevante Aspekte des Radfahrens und der zugehörigen Infrastruktur sensibilisieren

DEKRA e. V.

Landesstelle Thüringen
St.-Christophorus-Str. 3
99092 Erfurt
Tel: +49 361 7432300
E-Mail: erfurt.automobil@dekra.com
www.dekra.de

ANGEBOTE:

- ▶ Hauptuntersuchungen und Abgasuntersuchungen an Kraftfahrzeugen
- ▶ Schadengutachten, Bewertung von Fahrzeugen, unfallanalytische Gutachten
- ▶ Weiterbildungsveranstaltungen für Fahrlehrer:innen
- ▶ Bürgerschulungen zu aktuellen Vorschriften (StVO, StVZO)
- ▶ Fahrlehrgänge der DEKRA-Akademie
- ▶ Beratung und Begutachtung sowie Schulung von alkoholauffälligen bzw. gefährdeten Fahrzeugführer:innen
- ▶ Untersuchungen von Berufskraftfahrer:innen
- ▶ Mobilitätscheck – nicht nur für Senior:innen
- ▶ Fahreignungsseminare zum Punkteabbau
- ▶ Gutachten bei Körperbehinderungen
- ▶ Aktion „Sicherheit braucht Köpfcchen“ für Schulanfänger, um die Schulwegsicherheit zu erhöhen
- ▶ Aktion „Safety-Check“ – kostenloser Check von älteren Fahrzeugen junger Autofahrer:innen
- ▶ Lkw-Spiegeleinstellplätze – Markierungen auf dem Boden zeigen Lkw-Fahrer:innen an, welche Bereiche durch den Spiegel sichtbar sein müssen, wenn dieser richtig eingestellt ist
- ▶ Internationale Symposien, z. B. zur Nutzfahrzeugsicherheit, Ladungssicherung (Pkw, Lkw, Motorrad, Fahrrad)
- ▶ Parlamentarische und verkehrspolitische Abende (Berlin, Brüssel, Bundesländer)
- ▶ Lichttest, Brems- und Urlaubs-Checks, Fahrrad-Checks – meist in Verbindung mit Veranstaltungen)
- ▶ Crash-Tests
- ▶ Fahrsimulator für Lkw- und Berufsfahrer:innen zum umweltschonenden Umgang mit modernen Assistenzsystemen
- ▶ Sicherheitsprogramm für Lkw, Tankwagen und Busfahrer:innen
- ▶ Beratung für Betrieb (Prüfungen nach den Unfallverhütungsvorschriften, Fuhrparkberatung als Gefahrgut-Beauftragte, Unfallanalyse und Ursachenfindung bei Verkehrsunfällen usw.)
- ▶ Bereitstellung von Informationsmaterialien

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.

Jägerstraße 67–69
10117 Berlin
Tel.: +49 30 22667710
E-Mail: info@dvr.de
www.dvr.de

Gemeinde- und Städtebund Thüringen e. V.

Richard-Breslau-Straße 14
99094 Erfurt
Tel.: +49 361 220500
E-Mail: info@gstb-th.de
www.gstb-thueringen.de

Landesverband Thüringen des Verkehrsgewerbes (LTV) e. V.

In der Langen Else 2
99098 Erfurt
Tel.: +49 361 653090
E-Mail: info@ltv-thueringen.de
www.ltv-thueringen.de

ANGEBOTE:

- ▶ Interessenvertretung der privaten Verkehrsunternehmen aus den Bereichen Güterkraftverkehr, Spedition, Logistik sowie Taxi- und Mietwagenverkehr
- ▶ Gewerbespezifische Probleme analysieren und mit der Politik Lösungen auf Kommunal-, Landes-, Bundes- oder Europaebene suchen
- ▶ Politische Einflussnahme bei Gesetzesvorhaben
- ▶ Interessenvertretung bei BAG, Polizei, Landesbetrieb für Verbraucherschutz etc.
- ▶ Einbringen themenspezifischer Expertise in Ausschüssen, Arbeitskreisen und Fachtagungen
- ▶ Durchführung von Verhandlungen mit Krankenkassen, Ersatzkassen, Versicherungen oder deren Verbänden
- ▶ Wahrnehmen der tarifpolitischen Interessen der Mitglieder gegenüber der Gewerkschaft ver.di in einer Sozialpartnerschaft
- ▶ Rechtsberatung und Rechtsvertretung der Mitglieder
- ▶ Individuelle oder kollektive fachspezifische Beratung und Informationsweitergabe

Landesverkehrswacht Thüringen e. V.

St.-Christophorus-Str. 5
99092 Erfurt
Tel. +49 361 7770360
E-Mail: info@lvw-thueringen.de
www.lvw-thueringen.de

LANDESPROJEKTE (GEFÖRDERT DURCH DAS TMIL):

- ▶ Projektbaustein Ablenkung (Zielgruppe: alle Verkehrsteilnehmer:innen)
- ▶ Aktiv mobil – sicher ans Ziel (Zielgruppe: Verkehrsteilnehmer:innen ab 65 Jahren)
- ▶ „Sicher unterwegs mit Bus und Bahn“ (Zielgruppe: Schüler:innen im Primarbereich sowie Vorschulkinder)
- ▶ Erzieher:innenseminare: „Verkehrs- und Mobilitätserziehung im Kindergarten“ (Zielgruppe: Leiter:innen, Erzieher:innen aus Kindergärten / Kindertagesstätten, Tagesstätten und Teilnehmer:innen aus Fachschulen für Soziales)
- ▶ Fahrradrallye (Zielgruppe: Projekt für Kinder und Jugendliche der Klassen 5 bis 9)
- ▶ Landesschülerlotsenwettbewerb (Zielgruppe: Schüler:innen ab Klasse 7 und nicht älter als 17 Jahre, die aktiv als Schülerlotsen:innen in ihrer Region tätig sind)
- ▶ Landeswettbewerb „Beste Radfahrerin / Bester Radfahrer“ (Zielgruppe: Schüler:innen, die ihre Radfahrausbildung in der 4. Klasse in ihrer Region erfolgreich abgeschlossen haben und als Sieger:in aus den regionalen Wettbewerben hervorgegangen sind)
- ▶ Materialien zur Radfahrausbildung in der 4. Klasse (Zielgruppe Grundschüler:innen der 4. Klasse)
- ▶ Rundkurs Junge Fahrer (Zielgruppe: junge Fahrer:innen zwischen 17 und 25 Jahren)
- ▶ Mehr Bewegung in die Schulen – mit dem Verkehrsmobil unterwegs (Zielgruppe: Schüler:innen der 1. und 2. Klassen im Primarbereich, Klassenlehrer:innen)
- ▶ Verkehrssicherheitstag „Sicher unterwegs in Thüringen“ (Zielgruppe: alle Verkehrsteilnehmer:innen außer Vorschulkinder und Grundschüler:innen)
- ▶ Verkehrssicherheitstage für Flüchtlinge (Zielgruppe: Zuwandernde aller Nationalitäten von Jung bis Alt)
Weitere Informationen können neben der LVW-Webseite auch der Kooperationsvereinbarung zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung zwischen dem TMIL, dem TMBJS, dem TMIK und der LVW entnommen werden.

Thüringer Fahrlehrerverband e. V.

Schützenstraße 4

99096 Erfurt

Tel.: +49 361 7315270

E-Mail: info@thueringer-fahrlehrerverband.de

www.thueringer-fahrlehrerverband.de

ANGEBOTE:

- ▶ Freiwilliger Zusammenschluss der Fahrlehrer:innen in Thüringen
- ▶ Vertretung des Leitthemas des Fahrlehrerberufs: Sicherheit und das umweltbewusste Verhalten im Straßenverkehr
- ▶ Wahrung und Förderung der allgemeinen Berufs- und Standesinteressen
- ▶ Fachliche Weiterbildung und Beratung für Fahrlehrer:innen
- ▶ Vertretung Thüringer Fahrlehrer:innen bei der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. und der Deutschen Fahrlehrer-Akademie
- ▶ Vertretung der Verkehrs- und Mobilitätserziehung
- ▶ Weiterentwicklung der Berufsbilder durch pädagogisch fundierte Ausbildung des Fahrlehrernachwuchses
- ▶ Hebung der Ausbildungsqualität durch Entwicklung zeitgemäßer Lehr- und Lernmodelle
- ▶ Information der Mitglieder über für Fahrlehrer:innen bedeutsame Angelegenheiten

Unfallkasse Thüringen

Körperschaft des öffentlichen Rechts

Humboldtstrasse 111

99867 Gotha

Tel.: +49 3621 7770

E-Mail: info@ukt.de

www.ukt.de

TÜV Thüringen e. V.

Konrad-Zuse-Straße 21
99099 Erfurt
Tel.: +49 361 4283-0
E-Mail: info@tuev-thueringen.de
www.tuev-thueringen.de

ANGEBOTE:

- ▶ Begutachtung der Fahreignung von Fahrzeugführer:innen
- ▶ Beratung, Begutachtung und Schulung von drogenauffälligen bzw. gefährdeten Fahrzeugführer:innen
- ▶ Begutachtung von älteren und erkrankten Fahrzeugführer:innen
Weiterbildung von Verkehrsteilnehmer:innen
- ▶ Sicherheitstechnische Beratung von Firmen und Privatpersonen
- ▶ Technische Überwachung und Betreuung von Fahrzeugen aller Art
- ▶ Begutachtung von Fahrzeugen nach Unfällen und technischen Veränderungen
- ▶ Labortechnische Begutachtung und Fortentwicklung alternativer Antriebssysteme
- ▶ Analyse von Verkehrsunfällen
- ▶ Erarbeitung von Prüfverfahren und Prüfkriterien
- ▶ Weiterentwicklung und Qualitätssicherung der Pannen- und Unfallhilfe
- ▶ Ausweitung der Prüftiefe elektronischer Systeme und Fahrassistenzsysteme
- ▶ Aufklärung über die Nutzung von Assistenzsystemen
- ▶ Förderung der „Car 2 X“ Kommunikation zur Verbesserung der Verkehrssteuerung und Unfallvermeidung (Kommunikation zwischen Fahrzeugen und deren Umgebung. Diese Technik befindet sich noch im Entwicklungszustand und zielt auf eine Verbesserung der Verkehrseffizienz und -sicherheit, eine Verringerung der Umweltverschmutzung und auf eine Erhöhung des Reisekomforts ab.)
- ▶ TÜV-Autoreport
- ▶ Licht-Test-Aktion
- ▶ Angebot von Bremsentests, Urlaubs- und Winter-Check

Verband Mitteldeutscher Omnibusunternehmer e. V.

Stotternheimer Str. 6/7
99086 Erfurt
Tel.: +49 361 78983710
E-Mail: info@omnibusverband.de
www.omnibusverband.de

VDV-Landesgruppe Sachsen-Thüringen

Belvederer Allee 25
99625 Weimar
Tel.: +49 3643 498964
E-Mail: scheidhauer@vdv.de
www.vdv.de

Impressum

Herausgeber:

Thüringer Ministerium für Infrastruktur
und Landwirtschaft (TMIL)
Referat Presse, Öffentlichkeitsarbeit
Werner-Seelenbinder-Straße 8
99096 Erfurt
Telefon: 0361 /57411 1740
www.tmil.info

Gestaltung und Satz:

Frank und Haueis GmbH, Erfurt

Druck:

Thüringer Landesamt für Bodenmanagement
und Geoinformation (TLBG), Erfurt

Stand: Dezember 2023

