

## **KLEINE ANFRAGE**

**der Abgeordneten Jutta Wegner, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**Umsetzung des integrierten Verkehrssicherheitskonzeptes bis 2030**

**und**

## **ANTWORT**

**der Landesregierung**

### **Vorbemerkung**

Bei dem integrierten Verkehrssicherheitskonzept der Landesregierung bis 2030 „Mit Sicherheit MV“ handelt es sich um ein strategisches Leitbild für Akteure, die im Land im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit tätig sind. Hierzu zählen neben der Landesregierung und der Polizei insbesondere Kommunen, Verbände, Vereine sowie weitere zivilgesellschaftliche Organisationen.

Das Konzept dient im Rahmen der jeweiligen Handlungsfelder der Koordination, Orientierung und Schwerpunktsetzung im gemeinsamen Handeln von Bund, Land, Kommunen und zivilgesellschaftlichen Initiativen.

Zudem handelt es sich bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit um eine dauerhafte Querschnittsaufgabe. Viele der im Konzept aufgeführten Maßnahmen entsprechen bereits bestehenden gesetzlich wahrzunehmenden Aufgaben. Eine punktuelle Erfolgsmessung bezogen auf einen abgeschlossenen Maßnahmenkatalog ist daher weder möglich noch sachgerecht oder zielführend.

Das Verkehrssicherheitskonzept ist vielmehr als strukturierender Rahmen zu verstehen, der einen grundlegenden Überblick über bestehende Aktivitäten schafft und Impulse für zukünftige Maßnahmen setzt.

Zudem bildet es die Grundlage für die finanziellen Zuwendungen der Landesregierung im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit, indem es Prioritäten benennt und den Beteiligten eine gemeinsame inhaltliche Orientierung bietet.

Mecklenburg-Vorpommern hat mit „Mit Sicherheit MV“ 2024 ein integriertes Verkehrssicherheitskonzept bis 2030 vorgelegt. Darin werden u. a. Kinder, Schulwegpläne, ältere Menschen, Verkehrsschauen und Unfallkommissionen behandelt.

1. Welche Maßnahmen aus den Kapiteln C und D des Integrierten Konzeptes zur Verkehrssicherheit in Mecklenburg-Vorpommern bis zum Jahr 2030 (Drucksache 8/4244) hat die Landesregierung seit dessen Zuleitung an den Landtag am 23. Oktober 2024 begonnen, fortgeführt oder abgeschlossen?
  - a) Welche dieser Maßnahmen sind baulicher oder verkehrsregelnder Art?
  - b) Welche dieser Maßnahmen betreffen die Bereiche Prävention, Bildung, Beratung oder Öffentlichkeitsarbeit?
  - c) Welche Maßnahmen wurden bislang nicht begonnen und warum nicht?

Die Fragen 1, a) bis c) werden zusammenhängend beantwortet.

Eine getrennte Zuordnung der einzelnen Maßnahmen zu den Kategorien Prävention, Bildung, Beratung und Öffentlichkeitsarbeit ist grundsätzlich nicht möglich, weil diese in der Regel in ihren Wirkungen ineinandergreifen.

Hinsichtlich der Frage nach der Umsetzung wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Betrachtet man die gesamte Landesverwaltung, so fallen hierunter auch Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden der Landkreise und kreisfreien Städte im übertragenen Wirkungskreis. Deswegen sind in der nachfolgenden, nicht abschließenden Auflistung auch Maßnahmen dieser Behörden aufgeführt.

### **Straßen- und Radwegeninfrastruktur**

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit hat die Landesregierung als Präventivmaßnahme baulicher Art ein Nachrüstprogramm für Schutzplanken an den in ihrer Verantwortung stehenden Straßen aufgelegt. Insgesamt wurden bisher über 300 Straßenkilometer an Bundes- und Landesstraßen mit Schutzplanken nachgerüstet. Das Programm läuft seit 2018 ununterbrochen und wird kontinuierlich weitergeführt.

Des Weiteren hat die Landesregierung seit 2024 die Radwegpriorisierungskonzepte für straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen weiter umgesetzt. So wurden in den Jahren 2024 und 2025 insgesamt über 16,4 Millionen Euro in den Neubau und die Erhaltung von straßenbegleitenden Radwegen an Bundesstraßen und über 15,4 Millionen Euro in den Neubau und die Erhaltung von straßenbegleitenden Radwegen an Landesstraßen investiert. Zudem wurde in den beiden Jahren der kommunale Radwegbau mit Fördermitteln von insgesamt rund 52,5 Millionen Euro unterstützt.

Der Umbau von Knotenpunkten durch die Straßenbauverwaltung erfolgt entsprechend den aktuellen technischen Regelwerken und trägt somit ebenfalls zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Mit dem Runderlass Straßenbau Nummer 01/2020 wurde eingeführt, dass für alle Maßnahmen des Neu- sowie des Um- und Ausbaus an Bundesfern- und Landesstraßen in den Planungsphasen der Vorplanung sowie der Entwurfs- bzw. Genehmigungsplanung Sicherheitsaudits durchzuführen sind. Mit der Neufassung der „Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen für Vorhaben im Bereich des kommunalen Straßenbaus in Mecklenburg-Vorpommern (Kommunale Straßenbauförderrichtlinie – KommStrabauFöRL M-V)“ vom 5. März 2025 wurde als Zuwendungsvoraussetzung bei der Förderung kommunaler Straßenbauvorhaben durch das Land geregelt, dass für Vorhaben zum Neubau oder Ausbau von Straßen im Rahmen der Genehmigungsplanung ein Sicherheitsaudit erforderlich ist.

### **Verkehrsrechtliche Maßnahmen und Verkehrssicherheitsaufklärung**

Als Beispiele für Maßnahmen, bei denen die unteren Straßenverkehrsbehörden federführend sind oder aber gemeinsam mit der Polizei, den Straßenbaulastträgern sowie weiteren Behörden und Institutionen (z. B. Schulämtern, Gemeinden) mitwirken, sind beispielhaft die folgenden Maßnahmen zu nennen. Insgesamt geht der tatsächliche Umfang an Maßnahmen weit darüber hinaus.

- Erarbeitung von Schulwegplänen sowie schulische Verkehrserziehung, u. a. Radfahrausbildungen an den Schulen,
- Erarbeitung und Fortschreibung von Prioritätenlisten für die Beseitigung von Unfallhäufungsstellen und -strecken durch die örtlichen Unfallkommissionen einschließlich Festlegung von baulichen oder verkehrsregelnden Maßnahmen,
- Durchführung der Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Arbeit der Verkehrsunfallkommission über Pressestellen,
- Durchführung von Präventionsveranstaltungen durch die Polizei, sowohl eigenständig als auch in Zusammenarbeit mit der Zulassungs- und der Führerscheinstelle (z. B. im Rahmen des sogenannten „Blaulichttages“),
- Verkehrsüberwachung an Unfallhäufungsstellen und -strecken durch die Polizei und Kreisordnungsbehörden sowie auch präventiv in weiteren sensiblen Bereichen wie Schulen, Kindertagesstätten, Altenheimen, Krankenhäusern, Wohngebieten, auch zur Gewährleistung des Lärmschutzes,
- Durchführung von Verkehrssicherheitsaudits,
- Verkehrssicherungsmaßnahmen (z. B. Entscheidungen zu Engstellensignalisierungen sowie zu verkehrsberuhigenden Maßnahmen),
- Durchführung medial begleiteter, thematischer Projektwochen zur Schulwegsicherheit, auch in Verbindung mit entsprechenden Plakataktionen,
- Erarbeitung von Radwegkonzepten, auch unter vertiefter Prüfung der Einrichtung weiterer Fahrradstraßen sowie markierungstechnischer Ergänzungen im Zuge von Radverkehrsanlagen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (z. B. Roteinfärbung von Radfurten).

## **Polizei**

Bei der polizeilichen Verkehrsprävention handelt es sich um einen stetigen Prozess, bei dem die nachhaltige Wirksamkeit im Vordergrund steht. Alle diesem Bereich zuzuordnenden Maßnahmen sollen auch in den nächsten Jahren weiter verstetigt werden. Folgende im Konzept beschriebenen Präventionsmaßnahmen konnten im angegebenen Zeitraum weiterentwickelt werden:

- Impulse zur Ausweitung von Präventionsprojekten für junge Fahrerinnen und Fahrer,
- Aufklärung junger Fahrer über Risiken und Gefahren, auch im Zusammenhang mit dem Konsum von legalen und illegalen Drogen,
- Umsetzung und Weiterentwicklung von Präventionsprojekten für die Zielgruppe Kinder,
- Verstetigung generationsübergreifender Angebote zum Thema Verkehrssicherheit sowie
- stärkere Berücksichtigung von E-Scootern, E-Bikes und S-Pedelecs.

## **Schule**

Gemäß der Verwaltungsvorschrift „Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung an den allgemeinbildenden und beruflichen Schulen“ vom 14. August 2023 werden im Primarbereich und Sekundarbereich I die ausgewiesenen Unterrichtsinhalte bzw. Projekte zum Thema Verkehrssicherheit fortlaufend angeboten. Zur Unterstützung dienen spezifische Konzepte und Materialien, die von der Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern e. V. u. a. in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Bildung und Kindertagesförderung erstellt wurden. Hierzu gehören beispielsweise die Schulmappe „Die ersten 100 Schulweg-Tage“, das Unterrichtskonzept „Rad & Risiko“ und das Lerntool „MV-Rallye mit Bike & Bahn“.

## **Verkehrswachten u. a.**

Die von der Landesregierung geförderte Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern e. V. hat eine Vielzahl von Verkehrssicherheitsprojekten in den Bereichen fortgesetzte Verkehrssicherheitsarbeit, Impulse zur Ausweitung von Präventionsprojekten für junge Fahrerinnen und Fahrer und Bereitstellung von Unterrichtsmaterialien zur Verkehrserziehung umgesetzt.

Des Weiteren wurde die Einführung einer App zur Verkehrssicherheitsmaßnahme „Fifty-Fifty-Taxi“ von der Landesregierung umgesetzt. Die seit März 2025 verfügbare App ermöglicht es Jugendlichen und jungen Erwachsenen zwischen 16 und 25 Jahren, in Mecklenburg-Vorpommern am Wochenende und an Feiertagen von 20:00 bis 08:00 Uhr für den halben Preis Taxi fahren zu können. Die andere Hälfte des Fahrpreises wird von der Landesregierung gefördert.

Soweit hinsichtlich der geplanten Maßnahmen keine gesetzliche Pflicht besteht, ist der Stand ihrer Umsetzung maßgeblich von der Verfügbarkeit der erforderlichen Haushaltsmittel abhängig und dementsprechend unterschiedlich weit fortgeschritten.

2. Nach welchen fachlichen Kriterien und anhand welcher Datengrundlagen hat die Landesregierung die in Kapitel D des Integrierten Konzeptes zur Verkehrssicherheit in Mecklenburg-Vorpommern bis zum Jahr 2030 aufgeführten Maßnahmen aus den in Kapitel C benannten Handlungsfeldern abgeleitet?
  - a) Welche Maßnahmen sind jeweils welchem Handlungsfeld zugeordnet?
  - b) Welche fachlichen Priorisierungskriterien wurden bei der Auswahl der Maßnahmen angewandt?
  - c) In welchen Fällen wurden Maßnahmen mehreren Handlungsfeldern zugeordnet oder ohne eindeutige Zuordnung in Kapitel D aufgenommen?

Die Fragen 2, a) bis c) werden zusammenhängend beantwortet.

Die Ressorts der Landesregierung und andere Mitglieder der Verkehrssicherheitskommission hatten ihre Beiträge zu dem Konzept und somit zu den Kapiteln C und D im Rahmen ihrer fachlichen Zuständigkeiten und Expertise erstellt.

Als fachliche Kriterien sind insbesondere aufzuführen:

- die „Bildungskonzeption für 0- bis 10-jährige Kinder in Mecklenburg-Vorpommern“,
- die Rahmenlehrpläne für die allgemeinen Schulen,
- die Rahmenlehrpläne für die beruflichen Schulen,
- die Ausbildungsrahmenpläne der Betriebe,
- wissenschaftliche Studien der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen und des Gesamtverbands der Versicherer und der Krankenkassen sowie pädagogische Erkenntnisse und anlassbezogene Berichte des Bundesministeriums für Verkehr im Bereich der Mobilität (beispielsweise Methodenbericht „Fahrrad-Monitor“ 2025 infolge der Zunahme von Pedelecs),
- Beschlüsse des Deutschen Verkehrssicherheitsrats,
- spezifische Erfahrungen auf Landesebene (beispielsweise bezüglich der Alleinsicherheit die Erkenntnisse aus dem oben genannten Schutzplankenprogramm).

Als Datengrundlagen dienen insbesondere die Unfallstatistiken und wissenschaftliche Ausarbeitungen und Erkenntnisse (u. a. des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und des Deutschen Verkehrsgerichtstages).

Beispielhaft lassen sich folgende Maßnahmen Handlungsfeldern zuordnen

- Fortgesetzte Verkehrssicherheitsarbeit: alle Handlungsfelder, insbesondere 1.1. bis 1.5, 1.7, 2.3, 2.5, 3,
- Stärkung Mobilitätskompetenz: Handlungsfelder 1.1. bis 1.5,
- Präventionsprojekte für junge Fahrer und Fahrerinnen: Handlungsfeld 1.2 Junge Fahrerinnen und Fahrer,
- Verkehrsmedizinische Beratung älterer Menschen: Handlungsfeld 1.3 Ältere Menschen im Straßenverkehr,
- Verkehrstrainings für Menschen mit Behinderungen: Handlungsfeld 1.4 Menschen mit Behinderungen im Straßenverkehr,
- Aufrechterhaltung Überwachungsdruck: Handlungsfeld 2.2 Verkehrsüberwachung,

- Überprüfung Beschilderung: Handlungsfeld 2.1 Verkehrsregelung,
- Elektronische Unfalltypensteckkarte: Handlungsfeld 2.4 Systematisierung des Unfallgeschehens und Verkehrsschauen,
- Verkehrssicherheitsaudits von Straßen: Handlungsfeld 3 Verkehrsweg Straße,
- Prioritätenliste Beseitigung Unfallhäufungsstellen: Handlungsfeld 2.4 Systematisierung des Unfallgeschehens und Verkehrsschauen,
- Verkehrssicherheitsmaßnahmen Allelen (Schutzplanken, verkehrssichernde Maßnahmen): Handlungsfeld 3 Verkehrsweg Straße,
- Verbesserung Fahrweg „Straße“: Handlungsfeld 3 Verkehrsweg Straße,
- App „Fifty-Fifty-Taxi“: Handlungsfeld 1.2 Junge Fahrerinnen und Fahrer,
- Zielgruppenspezifische Bundes- und Landesprojekte: Handlungsfelder 1.1. bis 1.5, 1.7,
- Polizeiliche Anhaltekontrollen: Handlungsfeld 2.2 Verkehrsüberwachung, 3 Verkehrsweg,
- Kontrollen Lenk- und Ruhezeiten: Handlungsfeld 2.6 Gewerblicher Kraft- und Omnibusverkehr,
- Nutzerfreundliche Fahrgast- und Bediensysteme: Handlungsfeld 2.5 Zukunftstechnologien,
- Unterrichtsmaterialien zur Verkehrserziehung: Handlungsfeld 1.1 Kinder, 1.2 Junge Fahrerinnen und Fahrer,
- Verknüpfung übergreifender Maßnahmen: alle Handlungsfelder (z. B. „Crashkurs M-V“, Radfahrausbildung „Sattelfest“ und themenbezogene Anhaltekontrollen).

3. Welche Indikatoren, Zielgrößen, Ausgangswerte, Zielwerte und Fristen nutzt die Landesregierung zur Steuerung und Erfolgskontrolle der in den Kapiteln C und D des Integrierten Konzeptes zur Verkehrssicherheit in Mecklenburg-Vorpommern bis zum Jahr 2030 aufgeführten Maßnahmen?
  - a) Für welche Maßnahmen oder Handlungsfelder wurden messbare Zielgrößen festgelegt?
  - b) Welche Ausgangswerte, Zielwerte und Zeitpunkte der Zielerreichung wurden jeweils bestimmt?
  - c) In welchen zeitlichen Abständen werden Umsetzungsstand und Zielerreichung überprüft und dokumentiert?

Die Fragen 3, a) bis c) werden zusammenhängend beantwortet.

Es wird grundsätzlich auf die Vorbemerkung verwiesen, wonach es sich bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit um eine komplexe und dauerhafte Querschnittsaufgabe handelt, deren Ergebnisse hinsichtlich der Wirksamkeit der einzelnen Teilmaßnahmen nicht konkret beziffert werden können.

Der jeweilige Stand der Umsetzung der Maßnahmen wird u. a. auf wiederkehrenden Sitzungen der Verkehrssicherheitskommission des Landes dargestellt. Die Umsetzung der Präventionsangebote Dritter, z. B. der Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern e. V. oder des Fahrlehrerverbandes Mecklenburg-Vorpommern, wird etwa im jährlichen Sachbericht zur Verwendung von Fördermitteln nachgewiesen.

Die Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung an Schulen wird durch Regionalberater an den Schulämtern fortlaufend fachlich begleitet und unterstützt.

4. In welchem Umfang liegen nach Kenntnis der Landesregierung für Grundschulen in Mecklenburg-Vorpommern Schulwegpläne vor, die nach dem Verkehrssicherheitskonzept zu erarbeiten und jährlich zu aktualisieren sind?
  - a) Für wie viele Schulen liegen Schulwegpläne vor?
  - b) Für wie viele Schulen liegen keine Schulwegpläne vor?
  - c) Bei wie vielen Schulen wurden die Schulwegpläne seit dem 1. Januar 2024 aktualisiert?

Die Fragen 4, a) bis c) werden zusammenhängend beantwortet.

Zuständig für Schulwegpläne sind die Schulverwaltungsämter der Landkreise und kreisfreien Städte. Der Landesregierung liegen die angefragten Daten nicht vor.

5. Welche baulichen oder verkehrsregelnden Maßnahmen wurden seit dem 1. Januar 2024 ergriffen, um die Sicherheit an Schulwegen, Querungsstellen im Schulumfeld und Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs zu erhöhen?
  - a) An welchen Standorten wurden entsprechende Maßnahmen umgesetzt oder gefördert?
  - b) Welche Art von Maßnahmen wurde jeweils umgesetzt oder gefördert?
  - c) Welche Haushaltsmittel wurden hierfür in den Jahren 2024, 2025 und 2026 jeweils veranschlagt, bewilligt und sind abgeflossen?

Die Fragen 5, a) bis c) werden zusammenhängend beantwortet.

Durch die Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern werden sukzessive die Bushaltestellen, die sich außerorts an Bundes- und Landesstraßen befinden, barrierefrei gestaltet. 2024 wurden hierfür ca. 900.000 Euro und im Jahr 2025 ca. 1,8 Millionen Euro aufgewendet. 2026 sind Investitionen für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen in Höhe von etwa 1,6 Millionen Euro geplant.

Die unten stehende Tabelle weist den Stand zum barrierefreien Umbau von Bushaltestellen seit dem 1. Januar 2024 inklusive Haushaltsmitteln bis 2026 aus:

<b>Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen seit 01.01.2024</b>					
<b>Straße</b>	<b>Beschreibung des Standortes</b>	<b>Haushaltsmittel (Euro; gerundet auf 100)</b>			
		<b>IST 2024</b>	<b>IST 2025</b>	<b>2026 (IST bis 15.04.)</b>	<b>2026 (SOLL bis 31.12.)</b>
L 12	Kreisverkehr Westhofer Kreuz	16.800			
L 12	Bad Doberan – Rennbahn	66.000			
L 11	Langhagen – A19	38.200			
L18	RVA <sup>1)</sup> Goritz	40.300			
L 12	Schadstelle bei Rethwisch		19.300		
L 17	Gutow – Güstrow		38.700		
L 19	Bad Sülze		43.100		
L 22	Neubau Aufstellfläche Jürgeshof		51.100		
L 13	RVA Schwaan – Ziesendorf (Abzweig Bröbberow)		75.400		
L 13	DE <sup>2)</sup> Hanstorf – KP <sup>3)</sup> B 105 (BHS <sup>4)</sup> SANA-KLINIK)		62.100		
L 22	Neubau Aufstellfläche Jürgeshof		51.100		
L 293	RVA Karow – Lubkow		98.100		
L 30	Stahlbrode Ausbau		34.400		
B 105	B 105 Abzweig Pütte		103.000		
B 196	RVA Zirkow – Serams		23.500		
L 182	RVA Bentwisch-Poppendorf III.BA (Clearum)			53.200	
B 104	Bülow und Bülower Burg			10.100	99.800
L 30	Altenkirchen – Glowe				75.100
L 19	Kneese, Abzweig Reddersdorf				42.000
L 21	Nienhagen				20.800
B 199	Abzweig Albinshof, Nerdin Ausbau, Abzweig Medow	67.700			

<b>Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen seit 01.01.2024</b>					
<b>Straße</b>	<b>Beschreibung des Standortes</b>	<b>Haushaltsmittel (Euro; gerundet auf 100)</b>			
		<b>IST 2024</b>	<b>IST 2025</b>	<b>2026 (IST bis 15.04.)</b>	<b>2026 (SOLL bis 31.12.)</b>
B 192	Weiler Ave, Schmortburg	96.200			
B 104	Remplin – Panstorf Wald	34.800			
B 122	Abzweig Johannesruh	24.900			
L 272	Seltz Pflegeheim	22.100			
L 202	Gielow Peenhäuser Ausbau, Malchin Jägerhof	56.000			
B 192	Penzlin Neuhof, Abzweig Neubrandenburger Chaussee, Kuckssee Kruckow, Mallin		108.900		
B 104	Abzweig Pfarrhoff		37.300		
B 198	Wesenberg Siedenheide		38.000		
L 281	Woldegk Friedrichshöh, Pasenow		53.200		
L 201	Abzweig Schönkamp, Schorrentin, Abzweig Kämmerich		63.800		
L 202	Gielow Ausbau		39.200		
L 27	Wotenick Ausbau, Erdmannshöhe, Meyenkrebs		32.800		
L 285	Abzweig Bergholz		25.800		
B 194	Abzweig Pentz				42.700
B 192	Abzweig Torgelow am See/Schmacht- hagen, Neu Schloen				98.900
L 282	Gelenbeck Johannes- berg, Fuchsberg				44.200
B 193	Brusdorf Ausbau				45.000
L 25	Neustrelitz- Lindenberg				38.000
L 321	OD <sup>5)</sup> Pasewalk KP Torgelower Straße	25.000			
L 262	OD Kröslin (2 BHSB)		50.000		
L 202	OD Malchin, Turn- platz/Lindenstraße (1 BHS)		25.000		
L 27	OD Groß Teetzleben (6 BHS)		150.000		

<b>Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen seit 01.01.2024</b>					
<b>Straße</b>	<b>Beschreibung des Standortes</b>	<b>Haushaltsmittel (Euro; gerundet auf 100)</b>			
		<b>IST 2024</b>	<b>IST 2025</b>	<b>2026 (IST bis 15.04.)</b>	<b>2026 (SOLL bis 31.12.)</b>
L 34	OD Watzkendorf (2 BHS)				50.000
B 192	RW <sup>6)</sup> Reinstorf- Wain-Blankenberg- Brüel 1. BA RW Blankenberg-Brüel beidseitige Bushaltestellen am Abzweig nach Tempzin	60.000			
B 105	RW Abzw. Kalsow – OE <sup>7)</sup> Teschow RW Abzw. Kalsow – L 10 beidseitige Bushalte- stellen am Abzweig nach Kalsow	60.000			
L 103	OD Dorf Mecklenburg Bahnhofstraße Ausbau OD Dorf Mecklenburg Bahnhofstraße beidseitige Bushalte- stellen am Abzweig „Am Wehberg“				50.000
B 321	RW Domsühl – Neuhof RW 2. BA Bergrade Dorf – Neuhof beidseitige Bushaltestellen in der Ortslage Bergrade		60.000		
B 103	RW OA Ganzlin – Knoten B 103/B 198 Radwegneubau einseitige Bushalte- stelle östlich der B 103 in der Ortslage Ganzlin		30.000		

<b>Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen seit 01.01.2024</b>					
<b>Straße</b>	<b>Beschreibung des Standortes</b>	<b>Haushaltsmittel (Euro; gerundet auf 100)</b>			
		<b>IST 2024</b>	<b>IST 2025</b>	<b>2026 (IST bis 15.04.)</b>	<b>2026 (SOLL bis 31.12.)</b>
B 191	RW Abzw. Darze – Abzw. Hof Gischow Neubau Radweg Abzw. Darze – Abzw. Hof Gischow beidseitige Bushaltestellen am Abzweig nach Hof Gischow		30.000		
B 192	FBE <sup>8)</sup> Neu Woserin – Abzweig L 17 beidseitige Bushaltestellen in Kläde	60.000			
L 05	RW-Instandsetzung Renzow – Lützow RW-Instandsetzung Renzow – Lützow Bau beidseitige Bushalte- stellen zwischen den beiden Ortslagen		60.000		
L 041	OD Drönnewitz OD Drönnewitz, Ausbau Ortslage einseitige Bushalte- stelle vor Abzweig Lindenstraße/ Kastanienallee (Nord)				25.000
L 12	OD Stove beidseitige Bushaltestellen in der Muehlenstraße	50.000			
B 104	RW Brahlstorf – Abzw. Thurow RW Abzw. Brahlstorf – Abzw. Thurow, Neubau Radweg beidseitige Bushalte- stellen am Abzweig nach Thurow		60.000		

<b>Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen seit 01.01.2024</b>					
<b>Straße</b>	<b>Beschreibung des Standortes</b>	<b>Haushaltsmittel (Euro; gerundet auf 100)</b>			
		<b>IST 2024</b>	<b>IST 2025</b>	<b>2026 (IST bis 15.04.)</b>	<b>2026 (SOLL bis 31.12.)</b>
L 01/ L 02	Raddingsdorfer Kreuzung beidseitige Bushaltestellen am Knotenarm in Richtung Schönberg				60.000
L 01/ L 02/ L 04/ L 17	L-Str. Busbahnsteige L 01 Schönberg Sabower Höhe, L 04 Neu Zarrentin, Tesdorf-Ausbau, Zarrentin Boize L 17 bei Lübz				300.000
L 07	OD Warlow Ausbau der Ortsdurchfahrt Warlow beidseitige Bushaltestellen in der Ludwigsluster Straße				50.000
B 104	Neubau Radweg Abzweig Löwitz bis Ortseingang Rehna beidseitige Bushaltestellen am Abzweig Löwitz (Lindenweg)				60.000
L 06	Ausbau der L 06 OA <sup>9)</sup> Vielank bis OE Lübtheen OD Jessenitz beidseitige Bushaltestellen Kaarßener Straße beidseitige Bushaltestellen Volzrader Straße				60.000
B 208	Bushaltestelle Paetrow				60.000

<b>Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen seit 01.01.2024</b>					
<b>Straße</b>	<b>Beschreibung des Standortes</b>	<b>Haushaltsmittel (Euro; gerundet auf 100)</b>			
		<b>IST 2024</b>	<b>IST 2025</b>	<b>2026 (IST bis 15.04.)</b>	<b>2026 (SOLL bis 31.12.)</b>
B 192	Neubau eines Radweges an der B 192 zwischen Zurow und Reinstorf beidseitige Bushaltestellen in Reinstorf Ausbau beidseitige Bushaltestellen am Abzweig „Büdnerieweg“				60.000
L 01	Um- und Ausbau OD Schönberg 2. BA Ratzeburger Straße beidseitige Bushaltestellen				50.000
L 121	BHS Gemeinde Poel Fährdorf, Niendorf Hof, Niendorf, Weitendorf, Wangern, Timmendorf Ausbau				250.000
L 02	Klein Neuleben-Raddingsdorf		47.600		
B 5	Kuhlenfeld – Vellahn	56.000			
B 195	Vorderhagen – Landesgrenze	25.000			
L 04	Hagenow – Abzweig Bobitz	34.600			
B 195	Bahlen – Vorderhagen		22.600		
B 105	Dassow – Mallentin		34.200		
L 03	Damshagen – Klütz		26.500		
L 012	Gressow – B 105		46.500		
L 14	Neukloster – SM-Grenz		29.000		
L 103	B 105 – GG Rüggow		65.200		
B 192	Brüel – Weitendorf	46.500			
B 321	Pinnow – Friedrichsruhe	21.000			
B 104	Sternberg – Weitendorf		12.500		

<b>Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen seit 01.01.2024</b>					
<b>Straße</b>	<b>Beschreibung des Standortes</b>	<b>Haushaltsmittel (Euro; gerundet auf 100)</b>			
		<b>IST 2024</b>	<b>IST 2025</b>	<b>2026 (IST bis 15.04.)</b>	<b>2026 (SOLL bis 31.12.)</b>
B 321	Crivitz – Friedrichsruhe		42.900		
L 042	Rogahn – Neumühle		8.400		
L 073	Ludwigslust – Neustadt Glewe		26.700		
<b>Summe:</b>		<b>901.100</b>	<b>1.825.900</b>	<b>63.300</b>	<b>1.581.500</b>

- 1) = Radverkehrsanlage  
 2) = Deckenerneuerung  
 3) = Knotenpunkt  
 4) = Bushaltestelle  
 5) = Ortsdurchfahrt  
 6) = Radweg  
 7) = Ortseingang  
 8) = Fahrbahnerneuerung  
 9) = Ortsausgang

Eine vollständige Auflistung aller in Mecklenburg-Vorpommern zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Schulwegen, an Querungsstellen im Schulumfeld und an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs ergriffenen baulichen oder verkehrsregelnden Maßnahmen ist aufgrund ihrer Vielzahl und mangels entsprechender verwertbarer Statistiken unter Benennung der konkreten Standorte nicht möglich. Aus diesem Grund kann auch keine abschließende Aussage zur Förderung von Maßnahmen in jedem Einzelfall und zu den für die Jahre 2024, 2025 und 2026 jeweils veranschlagten, bewilligten und abgeflossenen Haushaltsmitteln getroffen werden.

Als bauliche oder verkehrsregelnde Maßnahmen, die in Mecklenburg-Vorpommern zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Schulwegen, an Querungsstellen im Schulumfeld und an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs umgesetzt worden sind, können beispielhaft benannt werden:

- Ergänzung amtlicher Verkehrsbeschilderung mit Hinweis auf eine an der Straße gelegene Kindereinrichtung sowie Aufbringung von Piktogrammen „Tempo 30“,
- zeitlich begrenzte Geschwindigkeitsbeschränkungen (in Abstimmung mit der Schule, weiteren schützenswerten Einrichtungen, dem öffentlichen Personennahverkehr etc.),
- Gewährleistung erforderlicher Sichtdreiecke und Lichtraumprofile sowie einer ausreichenden Beleuchtung,
- Anbindung von Gehwegen und barrierefreier Ausbau der Haltestellen und ihrer Zugänge,
- Aufstellen von Gefahrzeichen 136 Straßenverkehrsordnung (StVO) (Kinder) in Verbindung mit einer geschwindigkeitsbeschränkenden Beschilderung auf 30 km/h,
- Einrichtung von Fußgängerüberwegen im Bereich von Schulen und Kindertagesstätten,
- Anordnung zum Einschalten des Warnblinklichts an Haltestellen,
- Instandsetzungen von Geh- und Radwegen sowie bauliche Anpassungen von Querungsstellen und Wegebeziehungen,
- Durchführung von Schulradweguntersuchungen und -planungen,
- Einrichtung von Kurzzeitparkflächen zur Nutzung für „Elterntaxis“ im Nahbereich von Schulen,

- Erneuerung der technischen Ausstattung sowie Optimierung der Programme von Lichtzeichenanlagen (Verkürzung der Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer zur Akzeptanz-erhöhung),
- Einbau von Absperrgändern/-gittern,
- Einsatz sogenannter Smiley-Display-Geschwindigkeitsanzeigetafeln im Bereich von Schulen und Kindertagesstätten,
- regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachungen und Überwachungen des ruhenden Verkehrs.

6. Welche Maßnahmen hat die Landesregierung seit dem 1. Januar 2024 ergriffen, um die Verkehrssicherheit älterer Menschen in Mecklenburg-Vorpommern zu erhöhen?

- a) Welche dieser Maßnahmen sind baulicher oder verkehrsregelnder Art?
- b) Welche dieser Maßnahmen betreffen Prävention, Beratung oder Training?
- c) In welchen Landkreisen und kreisfreien Städten wurden diese Maßnahmen jeweils umgesetzt oder angeboten?

Die Fragen 6, a) bis c) werden zusammenhängend beantwortet.

Von den unteren Straßenverkehrsbehörden sind in Mecklenburg-Vorpommern eine Vielzahl an Maßnahmen ergriffen worden, um die Verkehrssicherheit älterer Menschen und Menschen mit Behinderungen zu erhöhen.

Als bauliche oder verkehrsregelnde Maßnahmen sind in diesem Zusammenhang beispielhaft zu nennen:

- Geschwindigkeitsreduzierungen vor Alten- und Pflegeheimen, Tagespflegen und Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen,
- Anordnung von Verkehrszeichenkombinationen Gefahrstelle, zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h und Zusatzzeichen „Seniorenheim“,
- Anordnung von Fußgängerüberwegen und baulichen Querungshilfen,
- Errichtung von Fußgänger-Bedarfs-Lichtzeichenanlagen,
- Modernisierung von Lichtzeichenanlagen, insbesondere Ausstattung mit LED-Technik,
- Nachrüsten von Blindenleitelementen, Blindenakustik und Absenkungen,
- bedarfsgerechte Anpassung von Signalzeiten der Lichtzeichenanlagen,
- Ausbau von abgesenkten Bordsteinen,
- Erneuerung und damit Verbesserung von Straßenbeleuchtung,
- barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen,
- Erneuerung/Reparatur der Oberfläche von Geh- und Radwegen.

Folgende Maßnahmen der polizeilichen Verkehrsprävention wurden im angegebenen Zeitraum ergriffen, um die Verkehrssicherheit älterer Menschen in Mecklenburg-Vorpommern zu erhöhen:

- Sensibilisierung für die Eigenverantwortung der älteren Straßenverkehrsteilnehmer,
- Verstärkung der Zusammenarbeit mit wichtigen Akteuren in diesem Bereich, z. B. der Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern e. V.,
- Werbung für freiwillige Mobilitätschecks.

Darüber hinaus führt der Fahrlehrerverband Mecklenburg-Vorpommern jährlich das vom Land geförderte Projekt „Senioren in Fahrt“ durch.

7. Welche regelmäßigen Verkehrsschauen sowie sonstigen Sicherheitsüberprüfungen nach Kapitel C Nummer 2.4 des Integrierten Konzeptes zur Verkehrssicherheit in Mecklenburg-Vorpommern bis zum Jahr 2030 wurden seit dem 1. Januar 2020 durchgeführt?
- a) Wie viele Regelverkehrsschauen und wie viele thematische Verkehrsschauen fanden jeweils statt?
  - b) In wie vielen Fällen wurden daraus konkrete Maßnahmen abgeleitet?
  - c) In wie vielen Fällen wurden die abgeleiteten Maßnahmen bereits umgesetzt?

Die Fragen 7, a) bis c) werden zusammenhängend beantwortet.

Seit dem 1. Januar 2020 wurden auf allen Straßen in Mecklenburg-Vorpommern durch die unteren Straßenverkehrsbehörden im Zusammenwirken mit den Kreisordnungsbehörden und der Polizei Regelverkehrsschauen nach Randnummer 57 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 45 Absatz 3 StVO durchgeführt (in der Regel im Turnus von zwei Jahren). Darüber hinaus fanden Bahnübergangsschauen, Radverkehrsschauen und Nachtverkehrsschauen statt. Außerdem wurden Verkehrsschauen an Straßen mit Unfallschwerpunkten, an Schulwegen und in Verkehrsbereichen vor Schulen, an Baustellen, in Bereichen von Werbeanlagen sowie zur Überprüfung von Fahrbahnmarkierungen durchgeführt.

Zur Gesamtzahl der durch die unteren Straßenverkehrsbehörden seit dem 1. Januar 2020 in Mecklenburg-Vorpommern durchgeführten Verkehrsschauen (Regelverkehrsschauen sowie thematische Verkehrsschauen) und zur Gesamtzahl daraus konkret abgeleiteter und bereits umgesetzter Maßnahmen liegen der Landesregierung keine statistischen Daten vor.

Beispielhaft sind als solche Maßnahmen zu nennen:

- die Anpassung, Neuordnung oder Abordnung von Verkehrsbeschilderung auf Grundlage der aktuellen Gesetzeslage,
- der Austausch von verschlissener oder beschädigter Beschilderung,
- die Anregung von straßenbaulichen Maßnahmen, insbesondere im Zusammenhang mit Radverkehrsanlagen, und
- die Erneuerung von Fahrbahnmarkierungen sowie die Durchführung von Grünschnittarbeiten.

Insbesondere die Umsetzung der in Verkehrsschauprotokollen festgehaltenen Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen erfolgt durch die zuständigen Straßenbaulastträger regelmäßig und zeitnah. In Bezug auf die Umsetzung von Maßnahmen an Gemeindestraßen wird jedoch durch die unteren Straßenverkehrsbehörden auch über Verzögerungen in Einzelfällen berichtet.

8. Welche Unfallhäufungen wurden seit dem 1. Januar 2020 durch die örtlichen Unfallkommissionen oder die Landesunfallkommission behandelt?
- a) An welchen Standorten wurden Maßnahmen beschlossen?
  - b) Welche Maßnahmen wurden jeweils beschlossen?
  - c) Wie ist jeweils der Stand der Umsetzung und der Wirksamkeitskontrolle?

Die Fragen 8, a) bis c) werden zusammenhängend beantwortet.

Zu den einzelnen Standorten von Unfallhäufungen und den aufgrund von Unfallhäufungen beschlossenen Maßnahmen der Unfallkommissionen liegen der Landesregierung keine statistischen Daten vor. Dies ist vor allem durch die Komplexität der Erfassung, die Dynamik der Verkehrsentwicklung und die unterschiedliche Art der Dokumentation durch die einzelnen Unfallkommissionen bedingt.

9. Wie haben sich seit dem 1. Januar 2020 die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern sowie von Seniorinnen und Senioren in Mecklenburg-Vorpommern entwickelt?
- a) Wie viele Unfälle mit Personenschaden, Schwerverletzten und Getöteten entfielen jeweils auf die Altersgruppen unter 6 Jahre, 6 bis unter 10 Jahre, 10 bis unter 15 Jahre, 15 bis unter 18 Jahre, 65 bis unter 75 Jahre sowie 75 Jahre und älter?
  - b) Wie viele dieser Unfälle ereigneten sich innerorts, außerorts ohne Autobahn sowie auf Autobahnen?
  - c) Wie und auf welcher Datengrundlage verteilen sich diese Unfälle jeweils nach Art der Verkehrsbeteiligung, insbesondere als zu Fuß Gehende, Radfahrende, Pedelec-fahrende, Fahrerinnen und Fahrer oder Mitfahrende von Kraftfahrzeugen?

Die unten stehende Tabelle weist die amtlichen Zahlen des Statistischen Landesamtes Mecklenburg-Vorpommern aus. Die Daten beziehen sich auf die Anzahl der Verunglückten und nicht auf die Anzahl der Verkehrsunfälle. Soweit nicht anders definiert, bedeutet der Begriff Verunglückte zusammengefasst getötete, schwer- und leichtverletzte Verkehrsteilnehmer.

**Zu a)**

Unfälle mit Personenschaden umfassen Unfälle mit Getöteten und/oder Schwerverletzten und/oder Leichtverletzten.

<b>Verunglückte bei Unfällen mit Personenschaden</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Altersgruppe unter 6 Jahre	117	114	105	99	98	92
Altersgruppe 6 bis unter 10 Jahre	126	173	159	180	168	207
Altersgruppe 10 bis unter 15 Jahre	230	254	245	243	247	289
Altersgruppe 15 bis unter 18 Jahre	323	258	274	328	372	392
Altersgruppe 65 bis unter 75 Jahre	568	518	701	695	705	742
Altersgruppe 75 Jahre und älter	477	510	539	536	525	587

<b>Verunglückte bei Unfällen mit Schwerverletzten</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Altersgruppe unter 6 Jahre	23	20	20	10	11	10
Altersgruppe 6 bis unter 10 Jahre	22	32	28	27	24	23
Altersgruppe 10 bis unter 15 Jahre	34	40	37	33	35	42
Altersgruppe 15 bis unter 18 Jahre	59	46	52	56	64	58
Altersgruppe 65 bis unter 75 Jahre	147	125	168	152	133	145
Altersgruppe 75 Jahre und älter	132	134	163	130	138	123

<b>Verunglückte bei Unfällen mit Getöteten</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Altersgruppe unter 6 Jahre	2	1	1	0	0	2
Altersgruppe 6 bis unter 10 Jahre	0	1	0	1	0	1
Altersgruppe 10 bis unter 15 Jahre	0	0	1	0	1	1
Altersgruppe 15 bis unter 18 Jahre	1	2	0	1	1	2
Altersgruppe 65 bis unter 75	10	11	14	4	17	13
Altersgruppe 75 Jahre und älter	8	9	27	19	22	23

## Zu b)

<b>Verunglückte bei Unfällen mit Personenschaden inklusive Ortslage</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Altersgruppe unter 6 Jahre	iO*): 72 aO**): ohne BAB: 35 BAB: 10	iO: 52 aO ohne BAB: 51 BAB: 11	iO: 58 aO ohne BAB: 35 BAB: 12	iO: 49 aO ohne BAB: 43 BAB: 7	iO: 57 aO ohne BAB: 32 BAB: 9	iO: 46 aO ohne BAB: 39 BAB: 7
Altersgruppe 6 bis unter 10 Jahre	iO: 87 aO ohne BAB: 37 BAB: 2	iO: 112 aO ohne BAB: 51 BAB: 10	iO: 118 aO ohne BAB: 29 BAB: 12	iO: 134 aO ohne BAB: 39 BAB: 7	iO: 120 aO ohne BAB: 41 BAB: 7	iO: 157 aO ohne BAB: 43 BAB: 7
Altersgruppe 10 bis unter 15 Jahre	iO: 191 aO ohne BAB: 33 BAB: 6	iO: 201 aO ohne BAB: 44 BAB: 9	iO: 181 aO ohne BAB: 50 BAB: 14	iO: 187 aO ohne BAB: 49 BAB: 7	iO: 181 aO ohne BAB: 53 BAB: 13	iO: 216 aO ohne BAB: 64 BAB: 9
Altersgruppe 15 bis uner 18 Jahre	iO: 212 aO ohne BAB: 108 BAB: 3	iO: 176 aO ohne BAB: 77 BAB: 5	iO: 183 aO ohne BAB: 86 BAB: 5	iO: 216 aO ohne BAB: 110 BAB: 2	iO: 244 aO ohne BAB: 122 BAB: 6	iO: 256 aO ohne BAB: 129 BAB: 7
Altersgruppe 65 bis unter 75 Jahre	iO: 364 aO ohne BAB: 182 BAB: 22	iO: 337 aO ohne BAB: 166 BAB: 15	iO: 435 aO ohne BAB: 228 BAB: 38	iO: 408 aO ohne BAB: 250 BAB: 37	iO: 417 aO ohne BAB: 251 BAB: 37	iO: 460 aO ohne BAB: 244 BAB: 38

<b>Verunglückte bei Unfällen mit Personenschaden inklusive Ortslage</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Altersgruppe 75 Jahre und älter	iO: 342 aO ohne BAB: 124 BAB: 11	iO: 340 aO ohne BAB: 151 BAB: 19	iO: 362 aO ohne BAB: 151 BAB: 26	iO: 339 aO ohne BAB: 176 BAB: 21	iO: 354 aO ohne BAB: 154 BAB: 17	iO: 383 aO ohne BAB: 184 BAB: 20

\*) iO = innerorts

\*\*) aO = außerorts

\*\*\*) BAB = Bundesautobahn

### Zu c)

Anzahl der Verunglückten nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppe

	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
<b>Altersgruppe unter 6 Jahre</b>						
Zu Fuß Gehende	28	15	26	23	20	17
Radfahrende	11	6	5	14	11	4
Pedelec-fahrende	0	0	1	1	1	0
Fahrer/Mitfahrer Kfz	78	93	71	61	66	71
<b>Altersgruppe 6 bis unter 10 Jahre</b>						
Zu Fuß Gehende	29	43	34	46	47	45
Radfahrende	36	42	47	48	40	57
Pedelec-fahrende	0	0	1	1	1	0
Fahrer/Mitfahrer Kfz	61	88	73	85	79	104
<b>Altersgruppe 10 bis unter 15 Jahre</b>						
Zu Fuß Gehende	40	38	31	40	35	37
Radfahrende	126	136	136	113	100	131
Pedelec-fahrende	2	0	0	1	3	4
Fahrer/Mitfahrer Kfz	62	80	75	88	107	116
<b>Altersgruppe 15 bis unter 18 Jahre</b>						
Zu Fuß Gehende	13	24	10	18	18	15
Radfahrende	96	74	71	72	73	84
Pedelec-fahrende	0	5	3	4	4	4
Fahrer/Mitfahrer Kfz	210	154	190	234	277	287

	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
<b>Altersgruppe 65 bis unter 75 Jahre</b>						
Zu Fuß Gehende	36	40	46	58	53	62
Radfahrende	171	139	192	178	174	176
Pedelec-fahrende	50	47	69	58	55	67
Fahrer/Mitfahrer Kfz	310	288	389	399	423	432
<b>Altersgruppe 75 Jahre und älter</b>						
Zu Fuß Gehende	64	63	82	73	84	83
Radfahrende	132	132	144	145	120	139
Pedelec-fahrende	23	23	39	34	41	33
Fahrer/Mitfahrer Kfz	254	291	269	283	278	328