

Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

INNENMINISTERIUM

Impressum

Herausgeber:

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
Hauptstätter Straße 67, 70178 Stuttgart
www.mvi.baden-wuerttemberg.de
poststelle@mvi.bwl.de
Telefon 0711 231-4

Innenministerium Baden-Württemberg
Willy-Brandt-Straße 41, 70173 Stuttgart
www.im.baden-wuerttemberg.de
poststelle@im.bwl.de
Telefon 0711 231-4

Redaktion:

Mareike Wendel, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

Bildnachweis:

fotolia.com: Seite 18, 24, 25, 31, 33, 35, 36, 37, 43, 44, 45, 47, 49, 50, 52, 54,
55, 56, 57, 58, 61, 63, 65, 66, 68
Swarco Traffic Systems GmbH: Seite 29
123rf.com: Seite 33
Robert Bosch GmbH: Seite 38, 39
thinkstockphotos.de: Seite 67
Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart
Fotos, sofern nicht angegeben:
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

Gesamtherstellung:

Druckfrisch Verlag für Druckerzeugnisse, Stuttgart
Gestaltung: AD Rainer Haas, Stuttgart
Ökologische und nachhaltige Druckproduktion auf Circle Silk Premium White,
100% Recyclingpapier – spart Rohstoffe und vermindert die Abgasemissionen,
FSC® zertifiziert und mit EU Eco-Label ausgezeichnet.

Stand: April 2014



Auf 100 %
Recyclingpapier
gedruckt



Ökodruckfarben
auf Basis nachwach-
sender Rohstoffe



Energie-Effizienz-
Produktions-
konzept



Klimaneutral
und emissionsarm
gedruckt



Für diese Druck-
produktion wird
ein Baum gepflanzt

Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

INNENMINISTERIUM

VORWORT

Im Zentrum einer verantwortungsvollen und zukunftsgerichteten Verkehrspolitik muss stets auch eine ambitionierte Verkehrssicherheitsarbeit stehen. Die Unfallstatistik weist für Baden-Württemberg seit Jahren sinkende Zahlen der im Straßenverkehr getöteten Menschen auf. Dies ist einerseits eine Bestätigung der bisherigen Arbeit, auf der anderen Seite aber auch ein Ansporn nicht nachzulassen. Denn immer noch sterben pro Jahr über 470 Menschen, 47.000 werden verletzt und der volkswirtschaftliche Schaden beträgt pro Jahr rund 3 Mrd. Euro. Es gilt der Grundsatz: „Jeder Verkehrstote ist einer zu viel“.

Die Landesregierung verfolgt die „Vision Zero“, also das Ziel eines Straßenverkehrs ohne Tote und Schwerverletzte. Die Gestaltung eines sicheren Verkehrssystems muss der Einsicht Rechnung tragen, dass der Mensch nicht immer fehlerfrei agiert. Die Folgen menschlichen Fehlverhaltens sind deshalb abzuschwächen. Ebenso bedeutsam ist jedoch das verantwortungs- und rücksichtsvolle Verhalten der Verkehrsteilnehmer.

Das vorliegende Verkehrssicherheitskonzept greift diese Schwerpunkte auf und integriert bauliche Veränderungen an Straßen, Kontrollen und Prävention in eine Gesamtstrategie. Ausgehend von den Unfallzahlen 2010 wollen wir so die Zahl der Unfalldoten bis 2020 um 40 Prozent reduzieren.



Eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit lebt vom Einsatz vieler Beteiligter aus Politik und Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft, aber auch in Vereinen und Verbänden, die sich in diesem Bereich engagieren. Das vorliegende Sicherheitskonzept verstehen wir als Arbeitsprogramm der Landesregierung und ihrer Partner.

Für die erfolgreiche Zusammenarbeit in der Vergangenheit möchte ich mich an dieser Stelle bei allen Beteiligten bedanken und für eine weitere gute Zusammenarbeit auf dem eingeschlagenen Weg werben – für ein sicheres Verkehrssystem und eine auf Rücksicht und Vorsicht basierende neue Fahrkultur!

Winfried Hermann
Minister für Verkehr und Infrastruktur

GRUSSWORT

Mobilität ist eines der elementaren Merkmale unseres modernen Lebens. Es gilt, sie so sicher wie möglich zu gestalten. Denn Sicherheit im Straßenverkehr bedeutet ein Mehr an Lebensqualität. Es ist daher Aufgabe aller dafür Verantwortlichen, sich intensiv für die Verkehrssicherheit zu engagieren.

Vor diesem Hintergrund haben Fachleute im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur und des Innenministeriums die Verkehrsunfalllage und die bisher ergriffenen Maßnahmen intensiv analysiert sowie Verbesserungsvorschläge erarbeitet. Das nun vorliegende erste umfassende Verkehrssicherheitskonzept für Baden-Württemberg stellt ein zukunftsweisendes Maßnahmenpaket dar. Kerngedanke der Konzeption ist die Verzahnung aller Handlungsfelder: Bauliche Verbesserungen an Straßen fließen mit Kontrollinstrumenten und Präventionsmaßnahmen in eine Gesamtstrategie ein – es entsteht Verkehrssicherheitsarbeit aus einem Guss.

Verkehrssicherheitsarbeit ist auch eine wichtige Kernaufgabe der Polizei. Diesem Aspekt wurde bei der Polizeistrukturereform mit der Einrichtung der neuen Verkehrspolizeidirektionen bei den zwölf regionalen Polizeipräsidiien Rechnung getragen – sie gewährleisten eine landesweit einheitliche Verkehrsüberwachung auf einem hohen Niveau. Die polizeilichen Maßnahmen orientieren sich dabei schwerpunktmäßig an Verkehrsverstößen, die besonders unfallträchtig bzw. deren Auswirkungen gravierend sind, wie etwa nicht angepasste Geschwindigkeit.



Mit einer konsequenten Verkehrsüberwachung leistet die Polizei nachweislich einen elementaren Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr. Darüber hinaus setzt die Polizei künftig noch mehr auf eine zielgruppenorientierte, vernetzte Verkehrsprävention. Auch hier wurde bei der Polizeistrukturereform durch die unmittelbare Angliederung des Referates Prävention an den jeweiligen Polizeipräsidenten bzw. die Polizeipräsidentin ein deutliches Zeichen gesetzt: Verkehrsprävention ist jetzt Chefsache.

Verkehrssicherheitsarbeit kann allerdings nur dann erfolgreich sein, wenn alle Partner gemeinsam agieren. Ich danke daher allen Beteiligten, die sich insbesondere auf der Basis des neuen Verkehrssicherheitskonzepts für mehr Sicherheit im Straßenverkehr engagieren.

A handwritten signature in blue ink, which appears to be 'Reinhold Gall'. The signature is stylized and fluid.

Reinhold Gall MdL,
Innenminister

Inhalt

Teil A – Einleitung und Hintergrund

1	Einleitung	10
1.1	Straßenverkehrsunfälle in Deutschland und Baden-Württemberg	10
1.2	Bewertung	11
2	Bestehende Programme und Zielsetzungen	14
2.1	Aktuelle Programme	14

Teil B – Maßnahmen zur Gestaltung des Verkehrssystems

3	Straßenverkehrsinfrastruktur	18
3.1	Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen	18
3.2	Straßenverkehrssicherheitsaudit für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen	19
3.3	Sicherheitseinstufung und das -management des im Betrieb befindlichen Straßennetzes	19
3.4	Sicherheitsüberprüfung des klassifizierten Netzes	20
3.5	Erfassung und Verarbeitung von Unfalldaten	21
3.6	Bestellung und Ausbildung von Auditorinnen und Auditoren	21
3.7	Überprüfung von Kreisverkehrsplätzen	21
3.8	Verkehrssicherheitsscreening	22
3.9	Beseitigung von Unfallstellen in Baden-Württemberg	22
3.10	Umrüsten Mittelstreifen: Zweibahnige Straßen „Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen	23
3.11	Ziel „hindernisfreier Seitenraum“	23
3.12	Entschärfen kritischer Hindernisse an allen Bundes- und Landesstraßen	24
3.13	Rüttelstreifen auf zweibahnigen Straßen	24
3.14	Vermeidung von Falschfahrten auf Autobahnen	25
3.15	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch ausreichend bemessene Bau-, Gestaltungs- und Betriebsformen auf Landstraßen	25
3.16	Arbeitsstellenmanagement	26
3.17	Tierquerungshilfen	26
3.18	Sicherheitstechnische Nachrüstung von Tunneln	27
3.19	Behindertengerechter Ausbau und Barrierefreiheit in Tunneln	27
4	Straßenverkehrsmanagement	28
4.1	Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Verkehrsinformation	28
4.2	Lkw-Stellplätze mit dynamischen Stellplatzanzeigen	29

5	Straßenverkehrs-Ordnung	30
5.1	Innerörtliche Regelgeschwindigkeit Tempo 30 km/h	30
5.2	Generelles Tempolimit auf Bundesautobahnen	32
5.3.	Tempo 90 km/h auf unfallträchtigen Landstraßen außerorts	33
6	Fahrerlaubnisrecht	34
6.1	Promille-Grenze	34
6.2	Regelmäßige Gesundheitsüberprüfungen und Auffrischkurse bei Fahrschulen für langjährige Führerscheinbesitzerinnen und Führerscheinbesitzer	34
6.3	Einführung regelmäßiger Sehtests	35
6.4	Reform des Fahrlehrerrechts	35
6.5	Reform des Mehrfachtäter-Punktsystems	36
6.6	Keine Absenkung des Mindestalters der Klasse AM von 16 auf 15 Jahre	36
6.7	„Gelbe Karte“	36
6.8	Schläfrigkeit im Straßenverkehr	37
7	Fahrzeugtechnik/Sicherheitstechnik	38
7.1	Alcolocks	40
7.2	Beschleunigte Einführung von Sicherheitsstandards	40
7.3	E-call im Rettungswesen	41
8	Verkehrsüberwachung	42
8.1	Fortsetzung der Geschwindigkeitsüberwachung	44
8.2	Intensivierung der Anhaltekontrollen	44
8.3	Finanzierung von Verkehrsüberwachungstechnik	44
8.4	Fortsetzung der Geschwindigkeitskontrollwochen und der Gurtkontrollwochen	45
8.5	Section Control	45
Teil C – Zielgruppenspezifische Maßnahmen		
9	Zielgruppenspezifische Maßnahmen	46
9	Kinder	47
9.1	Geh-Schulwegplan / Radschulwegplan	48
9.2	Flächendeckende Verkehrserziehung für Kinder	48
9.3	Aufnahme der Verkehrsunfallprävention in Bildungspläne	49

10	Jugendliche und junge Fahrerinnen und Fahrer	50
10.1	Mobilitäts- und Verkehrserziehung für Schülerinnen und Schüler an weiterführenden Schulen	50
10.2	Einbeziehung der „Jungen Fahrerinnen und Fahrer“ in Präventionsmaßnahmen	51
11	Senioreninnen und Senioren sowie in der Mobilität eingeschränkte Personen	52
11.1	Arbeitsgruppe „Mobilität von Seniorinnen und Senioren“	53
11.2	Angebote zum freiwilligen Fahrtauglichkeitstest erweitern	53
11.3	ÖPNV-Jahreskarte bei Führerscheintrückgabe	53
11.4	„sicher-fit-unterwegs“	53
12	Fußgängerinnen und Fußgänger	54
12.1	Verkehrssicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern	56
12.2	Schaffung sicherer attraktiver Fußwegenetze	56
12.3	Umfeldüberwachung	57
12.4	Verletzungsarme Gestaltung von Fahrzeugfronten	57
13	Radfahrerinnen und Radfahrer	58
13.1	Entwicklung eines Landesradverkehrsplanes	59
13.2	Entwicklung eines Landesradverkehrsnetzes	60
13.3	Radwege und Radverkehrsanlagen	60
13.4	Kampagnen und Aktionen	60
13.5	Mobilitätserziehung an Kindergärten und Schulen	60
13.6	Aufklärungsmaßnahmen	60
13.7	Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht	61
13.8	Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit innerorts auf fahrradrelevanten Strecken	61
13.9	Überwachung des Verkehrs	61
13.10	Helmpflicht	61
13.11	Studie zur Schutzwirkung von Radhelmen	61

14	Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer	62
14.1	Entschärfen von Unfallschwerpunkten	64
14.2	Tempolimits	64
14.3	Schutzausstattung von Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern	64
14.4	Fortsetzung von Präventionsveranstaltungen	65
14.5	Verkehrsüberwachung	65
14.6	Unterfahrschutz für Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer	65
14.7	Austausch starrer Richtungstafeln durch Kurvenleittafeln aus Kunststoff	65
14.8	Sicherheitsprogramm für Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer	65
15	Gewerblicher Kraft- und Omnibusverkehr	66
15.1	Lkw-Überholverbot	68
15.2	Gewinnabschöpfung beim gewerblichen Güterverkehr	68
15.3	Sensibilisierung der Bußgeldstellen	68
15.4	Verbesserung der Ausstattung mit Kontrolltechnik	68
15.5	Fortführung der TruckerTreffs	68
15.6	Koppelung Spritspartrainings-Fahrsicherheitstrainings	68
16	Sonderthemen	69
16.1	Erstellung Unfallranking	69
17	Tabellarische Maßnahmenübersicht	70
18	Statistik – Unfallsituation	78

Teil A – Einleitung und Hintergrund

1

EINLEITUNG

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Reduzierung der Zahl der Toten, der Verletzten und von Sachschäden muss ein zentraler Bestandteil jeder Verkehrspolitik sein. In der für die Landesregierung maßgeblichen Koalitionsvereinbarung ist deshalb ein „Verkehrssicherheitsprogramm für unser Land“ festgelegt:

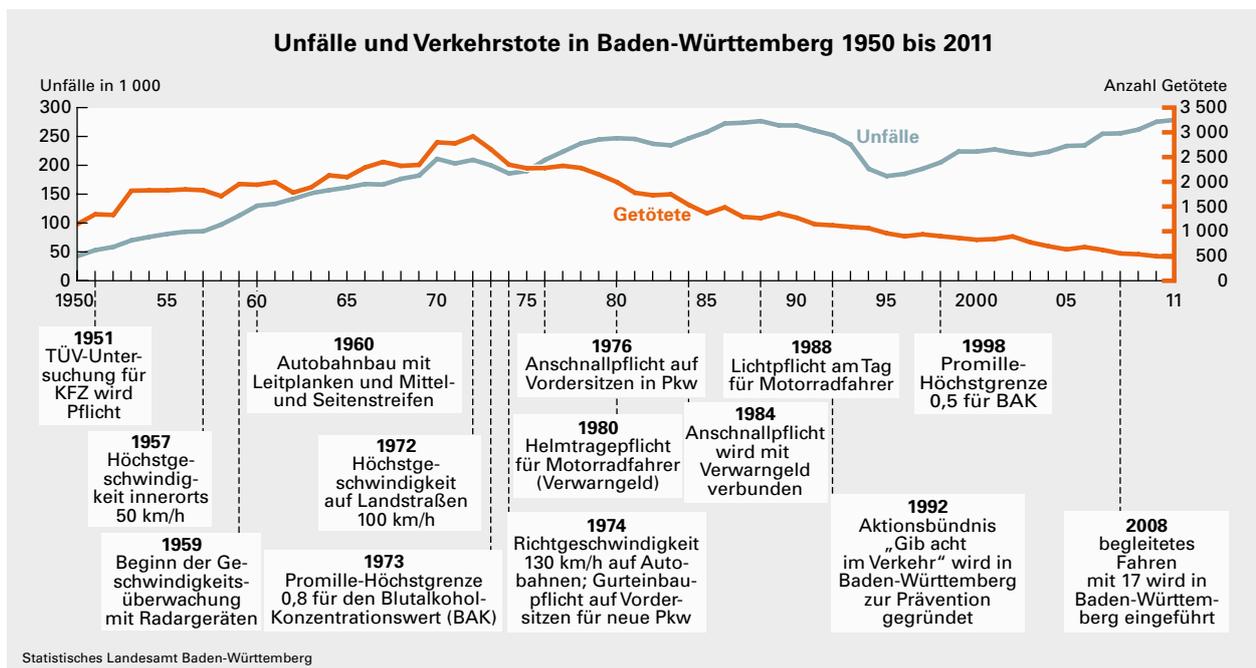
„Trotz der Erfolge der vergangenen Jahre gibt es nach wie vor zu viele Tote und Verletzte im Straßenverkehr. Daher verfolgen wir das Verkehrssicherheitsleitbild „Vision Zero“ – einen Straßenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte. Dazu bedarf es eines ambitionierten Verkehrssicherheitsprogramms. Wir werden deshalb auf Bundesebene Initiativen unterstützen, die eine Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen und eine Absenkung der innerörtlichen Regelgeschwindigkeiten vorsehen. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder zum besseren Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm und Emissionen werden wir auf

Landesebene die bestehenden rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen.“

1.1 STRASSENVERKEHR SUNFÄLLE IN DEUTSCHLAND UND BADEN-WÜRTTEMBERG

Nach Daten des Statistischen Bundesamtes sank die Zahl der in Deutschland im Straßenverkehr Getöteten im Jahr 2012 auf 3.600 Menschen, d.h. minus 10,1% gegenüber dem Vorjahr. Damit liegt die Zahl der Verkehrstoten sogar unter dem bisher niedrigsten Wert von 3.648 Getöteten aus dem Jahr 2010. Bei der Zahl der Verunglückten¹ gab es gegenüber 2011 einen Rückgang um 2,1% auf rund 388.000 Personen.

Baden-Württemberg konnte mit 471 Getöteten (minus 2,3% gegenüber dem Vorjahr) wieder einen historischen Tiefststand verzeichnen. Mit 45 Getöteten je 1 Mio. Einwohner liegt Baden-Württemberg etwas günstiger als der Bundesdurchschnitt mit 49 Getöteten je 1 Mio. EW.



¹ Die Zahl der „Verunglückten“ fasst alle Personen zusammen, die bei einem Unfall getötet oder verletzt werden.

Auch die Gesamtzahl der Verunglückten¹ sank in Baden-Württemberg zwischen 2011 und 2012 leicht auf etwa 47.100, d. h. um minus 1,5 %.

1.2 BEWERTUNG

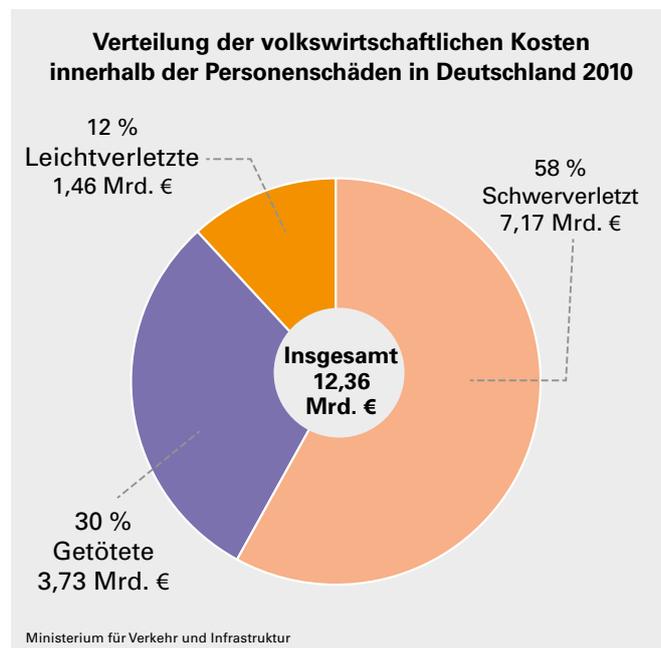
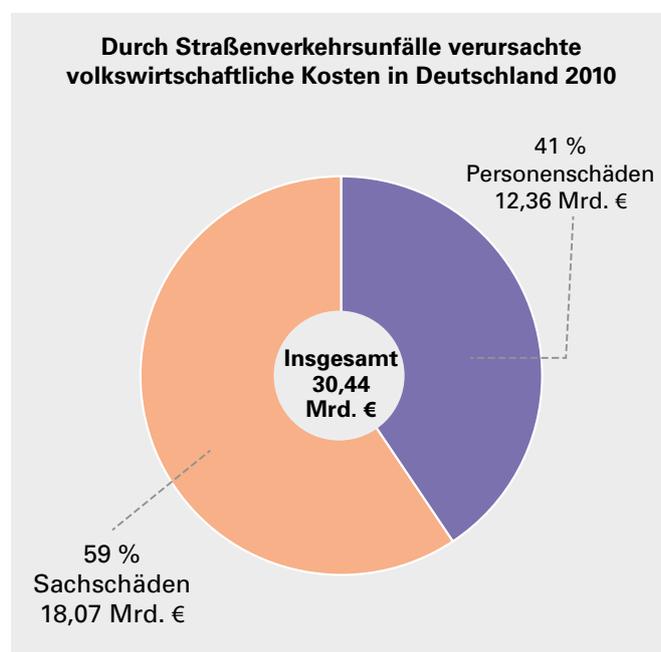
Die Dimension der Verkehrsunfallzahlen spricht eine deutliche Sprache. Jedes Jahr wird in Baden-Württemberg bei der Zahl der Verletzten die Größenordnung einer Stadt – vergleichbar mit der Einwohnerzahl von Heidenheim oder Rastatt – erreicht. Die Zahl der tödlich verletzten Unfallopfer entspricht der Einwohnerzahl eines kleinen Dorfes in Baden-Württemberg, die Zahl der Schwerverletzten der Einwohnerzahl einer Kleinstadt. Hinter diesen Statistiken stehen jeweils Schicksale und mit Zahlen nicht zu beschreibendes menschliches Leid.

Die Tatsache, dass deutlich mehr Menschen im Straßenverkehr tödlich verunglücken als durch Kriminalität ihr Leben verlieren, wirkt sich auch auf das Sicherheitsgefühl der Menschen in unserem Land aus. Durch Umfragen ist belegt, dass die Bürgerinnen und Bürger mehr Angst davor haben, Opfer eines Verkehrsunfalls zu werden, als durch eine Straftat beeinträchtigt zu werden.

Neben dem menschlichen Leid, welches durch die Folgen von Verkehrsunfällen entsteht, ergibt sich zudem ein hoher wirtschaftlicher Schaden. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ermittelt jährlich die durch Straßenverkehrsunfälle verursachten volkswirtschaftlichen Kosten. Diese betragen im Jahr 2011² 32,12 Milliarden Euro. Davon entfielen auf Personenschäden 14,08 Mrd. Euro und auf Sachschäden 18,08 Mrd. Euro.

Die volkswirtschaftlichen Kosten der Schwerverletzten wiegen dabei aufgrund der höheren

Fallzahl mit 7,81 Mrd. Euro schwerer als die der Getöteten mit 4,72 Mrd. Euro. Die volkswirtschaftlichen Kosten im Bereich der Leichtverletzten beliefen sich auf 1,54 Mrd. Euro. Für Baden-Württemberg wurde der volkswirtschaftliche Schaden durch Unfälle für das Jahr 2010 auf ca. 2,7 Milliarden Euro beziffert.



² Neuere Zahlen liegen bisher nicht vor.

Ziel des Verkehrssicherheitsprogramms muss es sein, die Rahmenbedingungen in Baden-Württemberg so zu gestalten und weiter zu verbessern, dass den Bürgerinnen und Bürgern in unserem Land eine möglichst sichere Teilnahme am Verkehrsgeschehen gewährleistet werden kann.

Zugrunde gelegt wird hierbei das Konzept „Vision Zero“, welches einen Straßenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte anstrebt. Als Zwischenziel schließt sich Baden-Württemberg dem im Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes formulierten quantitativen Ziel einer Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten um 40 % bis 2020 – ausgehend von den Zahlen für 2010 – an.

Dem Leitgedanken von „Vision Zero“ folgend, sind das menschliche Leben und die menschliche Gesundheit bei der Abwägung verschiedener Werte oder Ziele stets das zentrale Kriterium. Vor dem Hintergrund der Erfahrungstatsache, dass Menschen Fehler machen, wird die Forderung nach einer Gestaltung des Verkehrssystems aufgestellt, welche die Folgen menschlichen Fehlverhaltens abschwächt. Hierzu gehört etwa die standardisierte und fehlerverzeihende Straße. Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeuge müssen den Voraussetzungen des Menschen angepasst sein und sich an dessen physischen Belastbarkeitsgrenzen orientieren.

Den Systemgestaltern aus Politik, Fahrzeugindustrie und Straßenbaulastträgern obliegt die Verantwortung für die sichere Gestaltung sowie entsprechende Wartung und Pflege des Verkehrssystems. Gleichzeitig betont „Vision Zero“ auch die Verantwortung der einzelnen Verkehrsteilnehmerin und des einzelnen Verkehrsteilnehmers. Neben der Einhaltung von Gesetzen und Regeln ist hier ein rücksichts- und verantwortungsvolles Miteinander im Ver-

kehr von zentraler Bedeutung für die Verkehrssicherheit.

Die Verkehrssicherheitspolitik des Landes weist Schnittstellen zu weiteren bedeutenden Politikfeldern, etwa der Umweltpolitik sowie der Stadt- und Landesplanung, auf. Im Sinne einer integrierten Verkehrspolitik wird das Verkehrssystem als Gesamtsystem unter Beachtung aller Verkehrsträger betrachtet. Hieraus leitet sich die gleichberechtigte Berücksichtigung der Belange verschiedener Verkehrsteilnehmergruppen (Autofahrerinnen und Autofahrer, Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer, Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs, Fußgängerinnen und Fußgänger) ab. Vor diesem Hintergrund finden in das vorliegende Konzept neben Maßnahmen, welche primär dem Autoverkehr hinsichtlich einer Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen, auch solche Maßnahmen Eingang, welche die Förderung eines sicheren Radverkehrs sowie die Stärkung eines attraktiven und sicheren Fußwegnetzes beinhalten. Auch Ansätze zur Verlagerung auf die vergleichsweise sicheren Verkehrsmittel Bus und Bahn können einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten.

Im Sinne der Inklusion und angesichts der demografischen Entwicklung ist für alle Verkehrsträger immer die Gewährleistung eines möglichst barrierefreien Zugangs zum Verkehrssystem zu beachten.

Eine konsequente Verkehrssicherheitsarbeit umfasst eine große inhaltliche Bandbreite. Die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen zielen dabei auf verschiedene Schlüsselbereiche ab. Technische Maßnahmen (Verkehrsumfeld/Verkehrsinfrastruktur, Fahrzeugtechnik) und Maßnahmen im Bereich der Gesetzgebung (StVO,

Fahrlehrerrecht) sowie die Überwachung der Einhaltung der hier aufgestellten Regeln schaffen den Rahmen für ein sicheres Verkehrssystem.

Gleichzeitig werden bestimmte Zielgruppen in den Fokus einer intensivierten Verkehrssicherheitsarbeit genommen. Diese lassen sich aus den im Anhang aufgeführten Unfallzahlen ableiten und umfassen einerseits Nutzergruppen bestimmter Verkehrsmittel (Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer, Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, Fußgängerinnen und Fußgänger) und auf der anderen Seite nach dem Lebensalter differenzierte Zielgruppen (Kinder und Jugendliche, Junge Fahrerinnen und Fahrer, Seniorinnen und Senioren). Der Idee des lebenslangen Lernens folgend setzt Verkehrs- und Mobilitätserziehung bereits im Vorschulalter ein und vermittelt Regelkenntnis, übt verkehrssicheres Verhalten ein, stärkt Mobilitätskompetenz und unterstützt die Entwicklung einer verantwortungsvollen Verkehrsteilnahme. Einen wichtigen Beitrag zur Vermeidung von Schulwegunfällen und zur Förderung einer selbständigen und sicheren Verkehrsteilnahme stellt die Erstellung von Schulwegplänen und Radschulwegplänen dar.

Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung rückt die Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren verstärkt in den Blick einer zielgruppenspezifischen Verkehrssicherheitsarbeit. Sichere und eigenständige Mobilität ist ein entscheidender Faktor zur aktiven gesellschaftlichen Teilhabe. Die Schaffung von Strukturen und Angeboten, welche dies ermöglichen sind hier ebenso bedeutend, wie der ehrliche Umgang mit den Grenzen eigener Leistungsfähigkeit und ggf. eine Anpassung des eigenen Mobilitätsverhaltens.

Eine aktive Verkehrssicherheitsarbeit wird von einer Vielzahl von Akteuren getragen. Neben den beteiligten Behörden auf verschiedenen Ebenen der öffentlichen Verwaltung sind hier die vielen Vereine und Verbände zu nennen, welche mit großem persönlichen Engagement ihrer Mitglieder auch im ehrenamtlichen Bereich und unter Aufwendung beträchtlicher finanzieller Mittel Verkehrssicherheitsarbeit mit Informationsmaterialien, Durchführung von Programmen, Gestaltung von Verkehrssicherheitstagen etc. gestalten und ausfüllen.

In einem gemeinsamen Bemühen von Gestaltern des Verkehrssystems einerseits (Straßeninfrastruktur, Fahrzeugtechnik, Gesetzgebung) und verantwortungsbewussten Nutzerinnen und Nutzern auf der anderen Seite kann – ganz im Sinne der Leitlinien von „Vision Zero“ – Verkehrssicherheitsarbeit die höchste Effektivität erzielen.

2

BESTEHENDE PROGRAMME UND ZIELSETZUNGEN

Baden-Württemberg begrüßt und unterstützt das von der Europäischen Kommission ausgegebene Langfristziel „Vision Zero“. Dieses Konzept bildet bereits in einigen europäischen Staaten die Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit. In Deutschland gibt es sowohl Befürworterinnen und Befürworter als auch Skeptikerinnen und Skeptiker. Dies spiegelt sich auch in der Tatsache wider, dass „Vision Zero“ 2011 nicht als bundeseinheitliches Ziel im Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes aufgeführt wurde, aber in die Verkehrspolitik mehrerer Bundesländer Eingang gefunden hat.

VISION ZERO.

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

In der konkreten Umsetzung für die aktuelle Verkehrspolitik und für die nachfolgenden Maßnahmen bedeutet „Vision Zero“ die Verfolgung des Zieles „möglichst wenig Verkehrstote“. Von ebenso hoher Bedeutung wie die Verfolgung der mit einem hohen Symbolwert behafteten „Vision Zero“ sind Anstrengungen zur Reduzierung der Zahl der Schwerverletzten, deren Zahl in Baden-Württemberg das 19-fache der Zahl der Verkehrstoten beträgt.

Dem Thema Verkehrssicherheit kommt sowohl auf EU-Ebene als auch auf Bundes- und Länderebene eine starke Bedeutung zu. Trotz aller Bemühungen und der seit Jahren anhaltenden positiven Entwicklung der Unfallzahlen starben 2011 ca. 30.000 Menschen in den EU-Mitgliedsstaaten, in Israel, Norwegen, der Schweiz und in Serbien im Verkehr³. Zusätzlich wurden mehr als 324.000 Schwerverletzte durch die Polizei erfasst. Daraus ergibt sich – bei allen

positiven Entwicklungen der Vergangenheit – die Pflicht einer auch zukünftig ambitionierten Verkehrssicherheitsarbeit. Zielsetzungen und Maßnahmen finden Eingang in eine Reihe von Programmen und Leitlinien auf unterschiedlichen Ebenen, von welchen nachfolgend nur eine Auswahl gelistet ist.

2.1 AKTUELLE PROGRAMME

Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011 – 2020, Europäische Kommission 2010.

(Europäische Kommission, 2010, (KOM(2010) 389, online unter: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_de.pdf)

Die Leitlinien berücksichtigen die Ergebnisse des dritten europäischen Aktionsprogramms für Straßenverkehrssicherheit 2001 – 2010. Mit ihnen sollen für die Straßenverkehrssicherheit bis 2020 ein allgemeiner Regelungsrahmen und ambitionierte Ziele vorgegeben werden, nach denen sich die nationalen und lokalen Strategien richten sollen. Ziel ist u. a. die Halbierung der Zahl der Getöteten in der EU zwischen 2010 und 2020.

Call for a new road safety action plan.

(Entschließung des Europäischen Parlaments vom 27. September 2011)

In der Entschließung reagiert das Europäische Parlament auf die o. g. Leitlinien der Europäischen Kommission, fordert die Fertigstellung eines 4. EU-Aktionsprogramms für die Straßenverkehrssicherheit 2011 – 2020 und schlägt 103 Maßnahmen vor, um die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 zu halbieren. Diese umfassen u. a. die Bereiche Infrastrukturgestaltung, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Gesundheitsüberprüfungen und Fahrzeugtechnik.

³ Die jährlich durch den European Road Safety Council ermittelten Todesfälle im Straßenverkehr umfassen neben den EU-Mitgliedsstaaten auch Israel, Norwegen, die Schweiz und Serbien.



Bewährte Praktiken im Bereich der Straßenverkehrssicherheit. Handbuch für Maßnahmen auf Länderebene

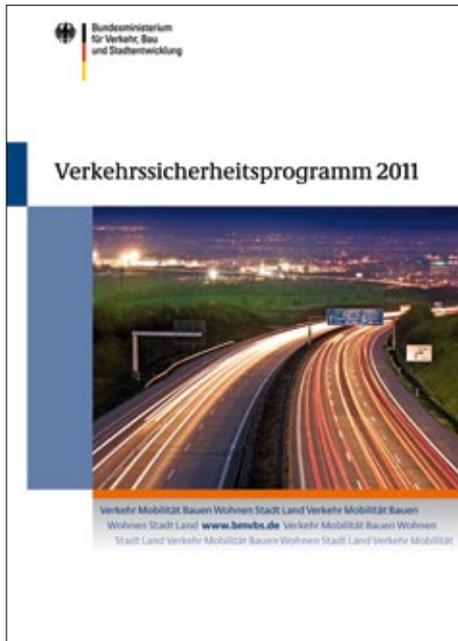
(Europäische Kommission, 2010, online unter <http://bookshop.europa.eu/de/bewaehrte-praktiken-im-bereich-der-strassenverkehrssicherheit-pbMI3110340/>)

Sammlung, Analyse und Veröffentlichung bewährter Verfahren der EU-Mitgliedstaaten sowie der Schweiz und Norwegens im Bereich der Straßenverkehrssicherheit. Auf deutscher Seite war der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e. V. beteiligt.

Weißbuch: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem.

(Europäische Kommission, 2011, (KOM(2011) 144 endgültig, online unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011D-C0144:DE:pdf>)

In ihrem Weißbuch vom 28.03.2011 kündigt die Kommission Legislativvorschläge an und bittet Parlament und Rat um Unterstützung. Im Bereich der Verkehrssicherheit bekräftigt sie das Ziel einer „Vision Zero“ mithilfe technologischer Ansätze, einer Verbesserung des Rettungswesens, einer verbesserten Ausbildung und Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie eines besonderen Augenmerks auf gefährdete Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wie Fußgängerinnen und Fußgänger, Rad- und Motorradfahrerinnen und -fahrer, u. a. durch sichere Infrastruktur und Fahrzeugtechnik.



Verkehrssicherheitsprogramm 2011 des Bundes.

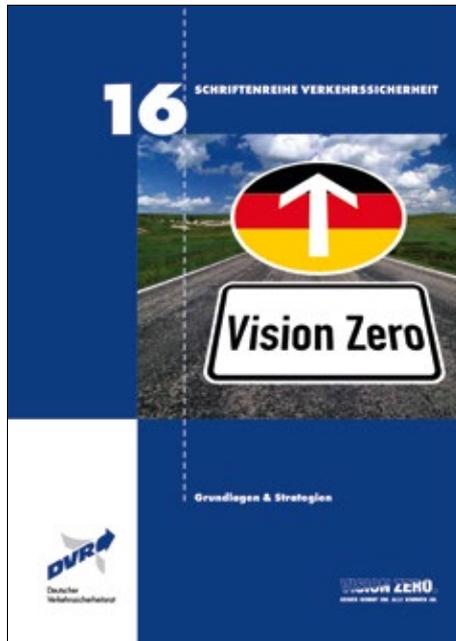
(BMVI, 2011, online unter: <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Publikationen/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/verkehrssicherheitsprogramm-2011.html>)

Das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes vom Oktober 2011 konzentriert sich auf die Aktionsfelder „Mensch“, „Infrastruktur“ und „Fahrzeugtechnik“ und verfolgt das Ziel der Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten um 40 % bis zum Jahr 2020.

Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland.

(Wissenschaftlicher Beirat beim BMVI 2010; online unter: <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/wissenschaftlicher-beirat-beim-bundesminister-fuer-verkehr-bau-und-stadtentwicklung.html>)

Die Stellungnahme des wissenschaftlichen Beirates des BMVI stellt ein Gesamtkonzept zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland dar. Sie umfasst konkrete Empfehlungen für Maßnahmen, welche sowohl technische Verbesserungen herbeiführen sollen als auch auf das Verkehrsverhalten abzielen. Die Stellungnahme wurde in Vorbereitung des durch das BMVI erstellten Verkehrssicherheitsprogrammes des Bundes von 2011 erarbeitet.



Vision Zero – Grundlagen & Strategien.

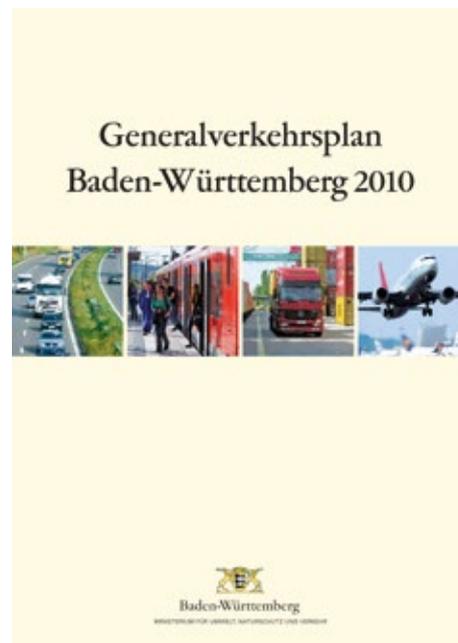
(Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Schriftenreihe Verkehrssicherheit Nr. 16, Bonn 2012; online unter http://www.dvr.de/download2/p3042/3042_0.pdf)

Die Publikation enthält zum einen grundlegende Ausführungen zur Verkehrssicherheitsstrategie Vision Zero, die seit 2007 Basis für alle Aktivitäten des DVR ist. Zum zweiten gibt die „Strategie der DVR-Verkehrssicherheitsarbeit 2020“ detaillierte und konkrete Empfehlungen für die Handlungsfelder Mensch, Straße und Fahrzeug.

Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages zur Sicherheit im Straßenverkehr.

(9. November 2011)

Auf Grundlage von Anträgen der Koalitionsfraktionen CDU/CSU und FDP, der SPD sowie der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen fand im November 2011 eine öffentliche Anhörung unter Einbindung von Sachverständigen zum Thema Verkehrssicherheit statt.



Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010.

(Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg, 2010, online unter: <http://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/generalverkehrsplan-baden-wuerttemberg-2010>)

Im Generalverkehrsplan finden sich ebenfalls zahlreiche mit der Verkehrssicherheitsarbeit verbundene Themen wieder. Dies sind unter anderem Verkehrsschauen sowie Unfallkommissionen, die Sicherheitsanalyse des Straßennetzes, Verkehrserziehung und -aufklärung und die konsequente Verkehrsüberwachung.

Teil B – Maßnahmen zur Gestaltung des Verkehrssystems

3

STRASSENVERKEHRSINFRASTRUKTUR

Die EU-Kommission hat am 19. November 2008 die Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur veröffentlicht, um die Sicherheitsreserven zu nutzen, die ein Sicherheitsmanagement im Bereich der Straßeninfrastruktur bietet. Mit der EU-Richtlinie werden die Einführung und Durchführung von Verfahren für Folgenabschätzungen hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit, Straßenverkehrssicherheitsaudits, das Sicherheitsmanagement des Straßennetzes und Sicherheitsüberprüfungen durch die Mitgliedstaaten vorgeschrieben. Die Richtlinie gilt für in Planung, im Bau oder in Betrieb befindliche Straßen und wurde vom Bund Ende 2010 übernommen und für Baden-Württemberg für das Straßennetz in der Zuständigkeit des Landes Anfang 2011 eingeführt. Das Land empfiehlt den Gemeinden, kreisfreien Städten und den Landkreisen bei Straßen in deren Zuständigkeit im Sinne einer einheitlichen Vorgehensweise und zur Unterstützung der Verkehrssicherheitsarbeit ebenfalls die Regelungen zur EU-Richtlinie anzuwenden. Die Richtlinie regelt die nachfolgend unter 3.1 bis 3.6 aufgeführten Aspekte:

3.1 FOLGENABSCHÄTZUNG HINSICHTLICH DER STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT FÜR NEU-, UM- UND AUSBAUMASSNAHMEN AN BUNDESAUTOBAHNEN, BUNDES- UND LANDESSTRASSEN

Für alle Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen ist sicherzustellen, dass eine Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit vorgenommen wird. In der Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit ist anzugeben, welche Sicherheitsaspekte zur Wahl der vorgeschlagenen Lösung beitragen. Ferner sind alle für eine Nutzen-Kosten-Analyse der untersuchten Optionen notwendigen Angaben zu machen. Den Stadt- und Landkreisen wird empfohlen, für ihren Zuständigkeitsbereich in gleicher Weise vorzugehen.

Initiativen/Maßnahmen/Ziele

Durchführung der Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen.

Zuständig: MVI, laufende Aufgabe



3.2 STRASSENVERKEHRSSICHERHEITS-AUDIT FÜR NEU-, UM- UND AUSBAU-MASSNAHMEN

Für alle Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes und Landesstraßen werden Straßenverkehrssicherheitsaudits unter Anwendung der Empfehlungen für das Verkehrssicherheitsaudit an Straßen (ESAS) durchgeführt. Für die Kreisstraßen entscheiden die Stadt- und Landkreise im Rahmen der kommunalen Zuständigkeit. Ein Straßenverkehrssicherheitsaudit ist eine nach festgelegten Kriterien unabhängige, eingehende, systematische und technische Prüfung der Entwurfsmerkmale einer Neu-, Um- und Ausbaumaßnahme unter dem Sicherheitsaspekt in verschiedenen Phasen der Planung bis zur ersten Betriebsphase.

Straßenverkehrssicherheitsaudits sind Bestandteil des Entwurfsprozesses eines Projekts und sind in den Projektphasen Vorentwurf, Ausführungsentwurf, Fertigstellung und in der ersten Betriebsphase durchzuführen. Dabei sind auch die Sicherheitsbelange des nicht-motorisierten Verkehrs zu berücksichtigen. Bestehende Verkehrsanlagen sind zu auditieren, wenn Verkehrssicherheitsdefizite vermutet werden.

Das Land Baden-Württemberg beabsichtigt, in der Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindefinanzierungsgesetz (VwV-LGVFG) zu regeln, dass Fördermittel für Straßeninfrastrukturmaßnahmen nur dann gewährt werden, wenn Straßenverkehrssicherheitsaudits entsprechend der EU-Richtlinie durchgeführt wurden.

Zur zukünftigen Verbesserung der Projektplanungen werden in Baden-Württemberg die festgestellten Sicherheitsdefizite mit Hilfe einer zentralen Software gespeichert und durch die Landesstelle für Straßentechnik für Qualifizie-

rungs- und Ausbildungsmaßnahmen ausgewertet. Die Auswertungen der Audits sollen im Sinne der Best Practice den Auditorinnen und Auditoren und Planerinnen und Planern bereitgestellt werden.

Initiativen/Maßnahmen/Ziele

Durchführung von Straßenverkehrssicherheitsaudits für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen und gezieltes Erkennen von sicherheitsspezifischem Fortbildungsbedarf für die Straßenplanerinnen und Straßenplaner. Die Abteilung 2 bewertet die Auditberichte mit den Stellungnahmen aller vorlagepflichtigen Maßnahmen vor Genehmigung der Planunterlagen.

Zuständig: MVI, laufende Aufgabe, Dokumentation der Audits

3.3 SICHERHEITSEINSTUFUNG UND DAS -MANAGEMENT DES IM BETRIEB BEFINDLICHEN STRASSENNETZES

Mindestens alle drei Jahre ist für das gesamte im Betrieb befindliche Außerortsstraßennetz eine Sicherheitsüberprüfung durchzuführen, bei der eine Einstufung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen zu erfolgen hat. In Baden-Württemberg erfolgt die Einstufung durch die Verkehrsschau- und Unfallkommissionen im Land. Die Arbeit der 150 in Baden-Württemberg tätigen Unfallkommissionen leistet seit vielen Jahren einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Land.

Im Sinne einer „Landesunfallkommission“ besteht in Baden-Württemberg als Teil der Obersten Straßenverkehrsbehörde des Landes die Mobile Verkehrssicherheitskommission (MVK), welche im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur angesiedelt ist. Die Aufgaben der MVK umfassen neben der Mitwirkung an Rechtsvorschriften

bezüglich der Straßenverkehrs-Ordnung und der Mitwirkung an der Ausbildung der Akteure der lokalen Unfallkommissionen unter anderem auch die Untersuchung besonders schwieriger Unfallhäufungsstellen vor Ort. Nähere Informationen zur MVK finden sich in Kapitel 5 – Straßenverkehrs-Ordnung.

Zukünftig wird die Arbeit der Verkehrsschau- und Unfallkommissionen unterstützt durch eine jährliche landesweite Netzanalyse im Sinne einer systematischen Auswertung der vorhandenen Daten. Die Analyse umfasst das klassifizierte Außerortsstraßennetz (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und wird auf Grundlage der „Integralen Methode“ durchgeführt. Diese ist eine Weiterentwicklung der Verfahren, welche in den Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßen (ESN) aufgeführt sind. Die bekannten methodischen Schwächen der ESN im Bereich der Abschnittsbildung werden mit der „Integralen Methode“ ausgeräumt.

Aus den Ergebnissen aus der Sicherheitsüberprüfung und der Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes sind die notwendigen Abhilfemaßnahmen abzuleiten und zu priorisieren, die ein möglichst günstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen sollten. In diesem Zusammenhang soll geprüft werden, ob der dreistreifige Ausbau von Landstraßen mit wechselnden Überholspuren einen Sicherheitsbeitrag leisten kann.

Initiativen / Maßnahmen / Ziele

Regelmäßige Netzanalysen zur Ermittlung der Sicherheit des im Betrieb befindlichen klassifizierten Außerortsstraßennetzes mit der „Integralen Methode“.

Zuständig: MVI

3.4 SICHERHEITSÜBERPRÜFUNG DES KLASSIFIZIERTEN NETZES

Für bereits in Betrieb befindliche Straßen sind in regelmäßigen Abständen Sicherheitsüberprüfungen durchzuführen. In Baden-Württemberg werden diese Prüfungen von der Streckenwartung in den zuständigen Autobahn- bzw. Straßenmeistereien durchgeführt, damit sicherheitsrelevante Defizite (fehlende und abgenutzte Markierungen, Fahrbahnschäden, Verschmutzungen ...) erkannt, Abhilfemaßnahmen ergriffen und Unfälle verhütet werden können. Bestandteil der Sicherheitsüberprüfung ist eine Berichts- und Dokumentationspflicht.

Die Sicherheitsüberprüfungen umfassen auch die ordnungsgemäße Einrichtung von Straßenbaustellen unter dem Aspekt der Sicherheit des Verkehrsflusses.

Initiativen / Maßnahmen / Ziele

Regelmäßige Vor-Ort-Überprüfung der Sicherheit des im Betrieb befindlichen Straßennetzes durch die Streckenwartung der Straßenbetriebsdienste.

Zuständig: MVI über SM/AM mit gegebenenfalls notwendigen Sofortmaßnahmen

3.5 ERFASSUNG UND VERARBEITUNG VON UNFALLDATEN

Durch bundesgesetzliche Regelung ist sichergestellt, dass die zuständige Stelle für jeden tödlichen Unfall auf einer Straße in Baden-Württemberg einen für statistische Zwecke auswertbaren einheitlichen Unfallbericht verfasst. Hierbei sind unter anderem auch aktuelle volkswirtschaftliche Kosten anzugeben, die bei einem Unfall mit tödlichem oder schwerem Personenschaden entstehen.

Initiativen/Maßnahmen/Ziele

Erfassung und jährliche Verarbeitung von Unfalldaten, jährliche Auswertung (siehe Ziffer 3.3).
Zuständig: IM erfasst und wertet aus, Straßenbauverwaltung im MVI wertet nur aus

3.6 BESTELLUNG UND AUSBILDUNG VON AUDITORINNEN UND AUDITOREN

Straßenverkehrssicherheitsaudits dürfen im Sinne der eingangs erwähnten EU-Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur nach einer Übergangsphase nur noch von Gutachterinnen und Gutachtern oder von Teams durchgeführt werden, zu denen mindestens eine bestellte Gutachterin bzw. ein bestellter Gutachter gehört. Die Audits für Bundes- und Landesstraßen werden durch die Auditorinnen und Auditoren der Regierungspräsidien durchgeführt.

Zur Gutachterin bzw. zum Gutachter kann nur bestellt werden, wer einschlägige Erfahrung oder eine Ausbildung auf den Gebieten des Straßenentwurfs, der Sicherheitstechnik im Straßenverkehr und der Unfallanalyse hat. Für die Straßenbauverwaltung erfolgt die Bestellung von Gutachterinnen und Gutachtern durch die Landesstelle für Straßentechnik.

Initiativen/Maßnahmen/Ziele

Bestellung und Ausbildung von Gutachterinnen und Gutachtern zu Sicherheitsauditorinnen und Sicherheitsauditoren. Verstärkter und konsequenter Austausch bewährter Praktiken innerhalb Baden-Württembergs und zwischen den Bundesländern. Systematische Erfassung von Daten aus Vorher-Nachher-Studien, um künftige Maßnahmen so wirksam wie möglich zu gestalten.

Zuständig: MVI

3.7 ÜBERPRÜFUNG VON KREISVERKEHRSPLÄTZEN

Sicherheitsaudits wurden mit Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom November 2011 und Februar 2013 für die Kreisverkehrsplätze auf Bundes- und Landesstraßen veranlasst, welche in einer Bestands- und Risikoerhebung durch die Regierungspräsidien mit einem hohen und mittleren Risiko bewertet wurden. Auch für Kreisverkehrsplätze auf kommunalen Straßen wird eine Überprüfung und Anpassung an die Anforderungen der Verkehrssicherheit bei der Gestaltung von Mittelinseln empfohlen.

Initiativen/Maßnahmen/Ziele

Fortsetzung der Überprüfung von Kreisverkehrsplätzen sowie bei Feststellung von Verkehrssicherheitsdefiziten Veranlassung geeigneter Maßnahmen in Abwägung mit anderen Schutzgütern (wie z.B. Naturschutz) bei hoher Priorisierung der Belange der Verkehrssicherheit.

Zuständig: MVI

3.8 VERKEHRSSICHERHEITSSCREENING

Anhand der Netzanalyse (siehe Ziffer 3.3) wurden in Baden-Württemberg erstmalig alle verfügbaren Daten zur Identifizierung von Gefahrenstellen im Verkehrsraum für alle Kraftfahrzeuge systematisch zusammengeführt. Ein besonderes Augenmerk wurde dabei auf Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer gelegt. Für diese Gruppe wurden Unfalldaten, Angaben zu Verkehrsmengen und -zusammensetzung und Daten zu gefahrenen Geschwindigkeiten mit Informationen zu zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und Angaben zu Fahrbahnzuständen gemeinsam betrachtet. Die Ergebnisse wurden in sogenannten Steckbriefen für das gesamte klassifizierte Straßennetz aufbereitet und in thematischen Karten grafisch dargestellt.



Eine Rangfolgeermittlung der kritischsten Streckenabschnitte nach verschiedenen Kriterien ist nun realisierbar und ermöglicht so eine zielgerichtete priorisierte Betrachtung.

Initiativen / Maßnahmen / Ziele

- Regelmäßige jährliche Durchführung des Verkehrssicherheitscreenings mit Bildung von Schwerpunkten (neben Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern z. B. die auf Landstraßen

vermehrt auftretenden Abkommensunfälle, Überhol- und Vorfahrtsunfälle mit Hinblick auf die Tatsache, dass sich 60 % der tödlichen Verkehrsunfälle auf diesem Straßentyp ereignen).

- Systematische Benennung von kritischen Streckenabschnitten durch Rangfolgeermittlung und in der Folge Vorschläge für Maßnahmen (in einem ersten Schritt Sofortmaßnahmen wie Erneuerung von Markierungen, Überprüfung der Beschilderung, Sicherstellung von Sichtbeziehungen).

Zuständig: MVI

3.9 BESEITIGUNG VON UNFALLSTELLEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Anhand der Ergebnisse aus der Sicherheitsüberprüfung und der Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes sollen Abhilfemaßnahmen priorisiert und entsprechend den finanziellen Möglichkeiten umgesetzt werden. Maßnahmen können beispielsweise bauliche Verbesserungen an bestehenden Straßen (z. B. Knotenpunkte, Engstellen, Hindernisse) oder die Verbesserung der Infrastruktur für Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer an unfallauffälligen Landesstraßen sein. Zu berücksichtigen sind die Belange aller Verkehrsteilnehmergruppen.

Initiativen / Maßnahmen / Ziele

Zum zielgerichteten Einsatz vorhandener Finanzmittel werden notwendige Abhilfemaßnahmen zur Unfallstellenbeseitigung zukünftig anhand des Nutzen-Kosten-Verhältnisses priorisiert und entsprechend den finanziellen Möglichkeiten umgesetzt. Dabei ist den Belangen der Verkehrssicherheit im Rahmen der Abwägung mit anderen Schutzgütern (wie z. B. Naturschutz u. a.) hohe Priorität einzuräumen.

Zuständig: MVI

3.10 UMRÜSTEN MITTELSTREIFEN: ZWEIBAHNIGE STRASSEN „BUNDES- AUTOBAHNEN, BUNDES- UND LANDES- STRASSEN“

Aufgrund der sehr starken Verkehrsbelastung mit einem hohen Schwerverkehrsanteil auf fast allen zweibahnigen Straßen in Baden-Württemberg müssen die Schutzeinrichtungen im Mittelstreifen verkehrssicher gestaltet sein, um Lkw-Durchbrüche verhindern zu können. Auf Brücken sind neben den Mittelstreifen auch die seitlichen Schutzeinrichtungen einzubeziehen. Bei der Auswahl von geeigneten passiven Schutzeinrichtungen sind daher besonders die Belange der Verkehrssicherheit und die betriebliche Unterhaltung, Wartung und Reparatur sowie die Vermeidung von Verkehrsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen.

Bei Neu-, Um-, und Ausbaumaßnahmen und bei der Erneuerung der passiven Schutzeinrichtung im Mittelstreifen im Zuge von Erhaltungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen, die vier oder mehr Fahrstreifen und eine prognostizierte Verkehrsbelastung von mehr als 30.000 Kraftfahrzeugen pro Tag aufweisen, sind im Mittelstreifen grundsätzlich Betonschutzwände vorzusehen.

Initiativen / Maßnahmen / Ziele

Umrüsten Mittelstreifen an zweibahnigen Bundes- und Landesstraßen mit dem Ziel, alle hochbelasteten Strecken bis Ende 2015 umzurüsten
Zuständig: MVI

3.11 ZIEL „HINDERNISFREIER SEITENRAUM“

Da Fahrfehler nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, sollen Seitenräume so ausgebildet werden, dass die Unfallfolgen beim Abkommen von der Fahrbahn möglichst gering bleiben.

Im Interesse einer einheitlichen Straßenraumgestaltung und eines einheitlichen Sicherheitsniveaus und um Unfallfolgen an Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg vermindern zu können, sind bei der Planung von Neu-, Aus-, Umbau- und grundhaften Erneuerungsmaßnahmen an Straßen grundsätzlich Hindernisse innerhalb der kritischen Abstände entsprechend der RPS 2009 zu vermeiden.

Initiativen / Maßnahmen / Ziele

Schrittweise Realisierung eines „hindernisfreien Seitenraums“. Den Belangen der Verkehrssicherheit ist im Rahmen der Abwägung mit anderen Schutzgütern (wie z.B. Naturschutz u. a.) hohe Priorität einzuräumen.

Zuständig: MVI, Daueraufgabe



3.12 ENTSCHÄRFEN KRITISCHER HINDERNISSE AN ALLEN BUNDES- UND LANDESSTRASSEN

Die zuständigen Dienststellen erhalten den Auftrag, für die nach der jährlichen Netzanalyse (siehe Kapitel 3.3) ermittelten unfallauffälligen Strecken mit erhöhter Abkommenswahrscheinlichkeit entlang bestehender Bundes- und Landesstraßen Hindernisse im Rahmen der Verkehrsschauen und Verkehrssicherheitsaudits zu überprüfen und soweit notwendig geeignete und angemessene Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu ergreifen.

Zur Frage der Abwägung mit anderen Schutzgütern, wie z. B. dem Naturschutz, hat das MVI mit Schreiben vom 03.04.2012 ergänzende Hinweise zur Anwendung der RPS 2009 erlassen.

Initiativen/Maßnahmen/Ziele

Entschärfen kritischer Hindernisse an allen Bundes- und Landesstraßen. Durchführen gesonderter Verkehrsschauen durch die zuständigen Unteren Verwaltungsbehörden für Bundes- und Landesstraßen, an denen die Regierungspräsidien teilnehmen sollten.

Zuständig: MVI in Zusammenarbeit mit Regierungspräsidien bzw. Unteren Verwaltungsbehörden

3.13 RÜTTELSTREIFEN AUF ZWEIBAHNIGEN STRASSEN

Baden-Württemberg wird kurz- bis mittelfristig auf dem autobahnähnlichen Bestandsstraßennetz Rüttelstreifen zur Vermeidung von Abkommensunfällen nachrüsten, wenn ein Seitenstreifen vorhanden ist. Bei Aus- und Neubau dieser Straßen im Land soll der Rüttelstreifen zukünftig als vorbeugende Sicherheitsmaßnahme zur Standardausstattung gehören.

Derzeit werden Rüttelstreifen im Rahmen eines Forschungsprojektes der Bundesanstalt für Straßenwesen auch auf zwei Streckenabschnitten einbahniger Bundesstraßen in Baden-Württemberg getestet. Sollte sich der dortige Einsatz bewähren, wird das Land auf entsprechend geeigneten Landstraßen Rüttelstreifen verstärkt auch als präventive Sicherheitsmaßnahme vorsehen.

Initiativen/Maßnahmen/Ziele

Nachrüstung von Rüttelstreifen auf geeigneten zweibahnigen Straßen in Asphaltbauweise in Baden-Württemberg bis Ende 2015

Zuständig: MVI



3.14 VERMEIDUNG VON FALSCHFAHRTEN AUF AUTOBAHNEN

Zur Vermeidung von Falschfahrten wurden in der Vergangenheit verschiedene Maßnahmen ergriffen bzw. deren Umsetzung veranlasst:

Beidseitige Aufstellung der Zeichen 267 StVO „Verbot der Einfahrt“ an Autobahnrampenfußpunkten am Ende der Ausfahrtstreifen, an der Gabelung zwischen Ein- und Ausfahrtfahrstreifen sowie an den Einfahrtfahrstreifen an Rastanlagen.

Aufbringung von Fahrtrichtungspfeilen auf den Ein- und Ausfahrtfahrstreifen der Autobahnanschlussstellen vor den Fahrstreifengabelungen und auf den Einfahrtfahrstreifen zu Rastanlagen.

Initiativen / Maßnahmen / Ziele

- Überprüfung und ggf. Nachbesserung der Beschilderung an Autobahnen sowie an zweistreifigen Bundesstraßen.
- Überprüfung der Markierungen im Bereich der Anschlussstellen speziell für Linksabbieger sowie Aufbringung von Richtungspfeilen, wo bislang nicht vorhanden an Autobahnen bis Mitte 2013 sowie an zweibahnigen Bundesstraßen bis Ende 2014,
- Überprüfung T+R/PWC-Anlagen.
- Ergänzung der Markierung an Knotenpunkten durch zusätzliche Richtungspfeile nach der Wartelinie sowie am Beginn der Einfahrt, die Anbringung einer inneren Abbiegeline sowie einer einseitigen Fahrstreifenbegrenzung im Bereich der Ausfahrt bis Ende 2014.

Zuständig: MVI



3.15 ERHÖHUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT DURCH AUSREICHEND BEMESSENE BAU-, GESTALTUNGS- UND BETRIEBSFORMEN AUF LANDSTRASSEN

Die selbsterklärende und fehlerverzeihende Straße trägt maßgeblich mit dazu bei, sich dem qualitativen verkehrspolitischen Ziel „Vision Zero – Null Verkehrstote“ in einem überschaubaren Zeitraum anzunähern. Neben „sicheren“ Fahrzeugen ist die „sicher“ zu befahrende Straße eine Grundvoraussetzung, um dieses Ziel zu erreichen. Eine „sichere“ Straße und ein „sicheres“ Straßenumfeld werden erreicht, indem die Vorgaben in den Entwurfsrichtlinien des Straßenbaulastträgers bei Planungen von Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen beachtet werden.

Die Sicherheit im Straßenraum kann durch ausreichend breite Fahrstreifen erhöht werden. Befestigte Bankette bilden außerorts den äußeren Abschluss der Fahrstreifen.

Bei allen Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen ist den Belangen der Verkehrssicherheit im Rahmen der Abwägung mit anderen Schutzgütern hohe Priorität einzuräumen.

Initiativen/Maßnahmen/Ziele

Erhöhung der Verkehrssicherheit durch ausreichend bemessene Bau-, Gestaltungs- und Betriebsformen und konsequente Einhaltung der Entwurfsrichtlinien im Straßenbau.

Zuständig: MVI in Verbindung mit Sicherheitsaudits

3.16 ARBEITSSTELLENMANAGEMENT

Durch die zuständigen Bau- und Betriebsreferate bei den Regierungspräsidien werden auf Arbeitsstellen in Baden-Württemberg die Forderungen des BMVI mit Hilfe des „Leitfadens zum Arbeitsstellenmanagement“ (ARS 04/2011) umgesetzt. Im Einzelnen sind dies:

- In Abhängigkeit der räumlichen Situation vor Ort und dem geplanten Bauablauf wird die Anzahl der originären Fahrstreifen als Behelfsfahrstreifen aufrecht erhalten.
- Die Breite der Behelfsfahrstreifen richtet sich u. a. nach der Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen (RSA). In Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite wird die Mindestbreite gemäß RSA zugunsten der Verkehrssicherheit erhöht, z. B. auf 2,60 m.
- Im Netz der zweibahnigen Bundesfernstraßen werden alle Baumaßnahmen in der Baubetriebsform 2 (Arbeiten unter Ausnutzung des Tageslichts und samstags) ausgeschrieben und ausgeführt.
- Die Ermittlung von Bauzeiten für standardi-

sierte Baumaßnahmen erfolgt unter Einsatz eines Bauzeitenkatalogs. Die dort ermittelten Bauzeiten werden als Vertragsfristen Vertragsbestandteil.

- Aufrechterhaltung von Tempo 80 km/h innerhalb der Arbeitsstelle als bewährte Geschwindigkeit im Sinne der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit.
- Einrichten, Umbau und Abbau von Arbeitsstellen vorzugsweise in der Nacht oder in Schwachlastzeiten.
- Bündelung und Konzentration von Maßnahmen, z. B. Arbeitsstellen kürzerer Dauer (AkD) und Arbeitsstellen längerer Dauer (AID).
- Einsatz von Streckenbeeinflussungsanlagen (SBA) (soweit im Streckenabschnitt verfügbar) und genereller Einsatz von mobilen Stauwarnanlagen (mStWA) auf hochbelasteten Abschnitten.
- Umfangreiche Information der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer über Internet, mobile Endgeräte, (Print-)Medien.
- Beschleunigungsvergütungen tragen zu kürzeren Bauzeiten bei.

Derzeit aktualisiert werden überdies die Richtlinien zur Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RAS).

Initiativen/Maßnahmen/Ziele

Konsequente Umsetzung der oben beschriebenen Maßnahmen.

Zuständig: MVI

3.17 TIERQUERUNGSHILFEN

Die Begegnung von Tier und Mensch im Straßenraum birgt auch für den Mensch Gefahren. So kann zum einen die Kollision von Tier und Fahrzeug, zum anderen der Versuch, einem Tier auszuweichen, zu einem Unfall mit schweren Folgen führen.

Um dieser Gefahr zu begegnen, sollen an Straßen mit tendenziell erhöhtem Wildwechsel – zum Beispiel auch an den Wanderkorridoren des Generalwildwegeplanes – Grünbrücken errichtet werden. Diese eröffnen Tieren die Möglichkeit, die Fahrbahn zu queren, ohne diese tatsächlich zu betreten.

Auch Amphibienwanderungen stellen eine Gefahr dar. So können Straßen durch überfahrene Amphibien gefährlich glatt werden und auch hier kann es durch Ausweichversuche zu gefährlichen Situationen kommen. Durch das Errichten von Amphibiendurchlässen für Straßen, die Amphibienwanderstrecken durchschneiden, kann dieser Gefahr begegnet werden. Denn mit Hilfe von Durchlässen, die gezielt unter der Straße hindurch leiten, wird verhindert, dass die Tiere überhaupt auf die Straße gelangen. Damit wird auch der Gefahr begegnet, der sich freiwillige Helfer durch das Einsammeln von Amphibien auf und neben Straßen jedes Jahr aussetzen müssen.

Initiativen/Maßnahmen/Ziele

- Priorisierung nach dem Bundesprogramm Wiedervernetzung
- Erstellung eines Landesprogrammes Wiedervernetzung

Zuständig: MVI

3.18 SICHERHEITSTECHNISCHE NACHRÜSTUNG VON TUNNELN

In Baden-Württemberg sind von 78 Tunneln noch 14 Tunnel im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen und ein Landesstraßentunnel sicherheitstechnisch nachzurüsten. Die voraussichtlichen Aufwendungen hierfür betragen für den Baulastträger Bund noch 165 Mio. Euro und für das Land noch 26 Mio. Euro.

Initiativen/Maßnahmen/Ziele

Sicherheitstechnische Nachrüstung soll bis zum Jahr 2016 abgeschlossen werden, soweit hierfür ausreichend Haushaltsmittel bereitgestellt werden können.

Zuständig: MVI

3.19 BEHINDERTENGERECHTER AUSBAU UND BARRIEREFREIHEIT INTUNNELN

Unter Beachtung des Behindertengleichstellungsgesetzes und des in diesem Zusammenhang geänderten Fernstraßengesetzes sind verstärkt die Belange von Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen auch in Straßentunneln zu berücksichtigen. In neu zu bauenden und noch nachzurüstenden Tunneln können mit taktilen, schalltechnischen und baulichen Maßnahmen die Selbstrettungsmöglichkeit von Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen verbessert werden.

Initiativen/Maßnahmen/Ziele

Verstärkte Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen in neu zu bauenden und noch nachzurüstenden Straßentunneln: Behindertengerechte Zwischenaufenthaltsbereiche, Einhaltung von Mindestgehwegbreiten, Minimierung von Längs- und Querneigung, Absenkung von Hochborden, richtige Positionierung der Druckknopfmelder, Textdurchsagen in Verbindung mit Piktogrammen, Handläufe mit Orientierungssymbolen.

Zuständig: MVI

4

STRASSENVERKEHRSMANAGEMENT

Oberstes Ziel des Straßenverkehrsmanagements ist die Stauvermeidung. Dadurch werden regelmäßig auch positive Effekte bei der Verkehrssicherheit erreicht.

4.1 VERKEHRSBEEINFLUSSUNGSANLAGEN, VERKEHRSSINFORMATION

Zu den konkreten Maßnahmen im Straßenverkehrsmanagement zählen Verkehrsbeeinflussungsanlagen und Verkehrsinformation.

Die bestehenden Ansätze sollen in Richtung eines „proaktiven Verkehrsmanagements“ weiterentwickelt werden. Ein wichtiger Maßnahmenswerpunkt ist der Ausbau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf hochbelasteten Autobahnen mit temporärer Nutzung von Seitenstreifen entsprechend dem Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015 („Anti-Stau-Programm“). Zusätzlich werden bei Autobahnbaustellen verstärkt mobile Stauwarnanlagen eingesetzt und Möglichkeiten zur beschleunigten Räumung von stauverursachenden Unfallstellen auf Autobahnen untersucht werden. Das Potenzial zur

Verbesserung der Verkehrssicherheit bei der noch im Forschungs-/Erprobungsstadium befindlichen Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur („kooperative Systeme“) muss evaluiert werden.

Initiativen/Maßnahmen/Ziele

- Weiterentwicklung bestehender Ansätze in Richtung eines „proaktiven Verkehrsmanagements“.
- Ausbau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf hochbelasteten Autobahnen und temporärer Nutzung von Seitenstreifen entsprechend dem Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015 („Anti-Stau-Programm“).
- Verstärkter Einsatz mobiler Stauwarnanlagen bei Autobahnbaustellen und Untersuchung von Möglichkeiten zur beschleunigten Räumung von stauverursachenden Unfallstellen auf Autobahnen.
- Evaluation des Potenzials zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei der noch im Forschungs-/Erprobungsstadium befindlichen Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur („kooperative Systeme“).

Zuständig: MVI



4.2 LKW-STELLPLÄTZE MIT DYNAMISCHEN STELLPLATZANZEIGEN

Eine ausreichende Zahl sicherer Parkplätze an Fernstraßen ist nicht nur zur Vermeidung von Diebstählen und Überfällen, sondern auch für die Verkehrssicherheit von großer Bedeutung. Parkplätze ermöglichen es den Fahrerinnen und Fahrern von Kraftfahrzeugen, rechtzeitig die gesetzlichen Ruhezeiten einzulegen und die Reise anschließend mit voller Aufmerksamkeit fortzusetzen. Sie werden auch für die Überwachungstätigkeit der Polizei benötigt. Die Einrichtung einer ausreichenden Zahl sicherer Parkplätze insbesondere für den Güterverkehr ist daher integraler Bestandteil des Sicherheitsmanagements für die Straßenverkehrsinfrastruktur. Als Ergänzung sollen dynamische Lkw-Stellplatzanzeigen zu einer verkehrssicheren Nutzung der Rastanlagen beitragen.

Initiativen/Maßnahmen/Ziele

Das Programm des Bundes für die Schaffung ausreichender Lkw-Stellflächen entlang von Bundesautobahnen wird umgesetzt. Die Pilotprojekte zur dynamischen Lkw-Stellplatzanzeige sind zu evaluieren und auf weiteren Rastanlagen in Baden-Württemberg vorzusehen. Die Informationen der dynamischen Anzeigen sollen künftig im Internet zur Verfügung stehen.

Zuständig: MVI



5

STRASSENVERKEHRS-ORDNUNG

Als zentrales Element des Sicherheitsmanagements in Baden-Württemberg haben sich die bei den unteren Verwaltungsbehörden eingerichteten Verkehrsschau- und Unfallkommissionen bewährt.

Gegenstand der Verkehrsschauen ist die vorbeugende Überprüfung des Zustandes und der Sichtbarkeit der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie die Beseitigung möglicher Gefahren im öffentlichen Straßenraum. Neben der verantwortlichen Straßenverkehrsbehörde, die zur Verkehrsschau einlädt, sind in jedem Fall die Polizei und der Straßenbaustatsträger einbezogen. Darüber hinaus ist die Einbindung weiterer Akteure – etwa Vertreterinnen und Vertretern von Verbänden – möglich und kann zu einer umfassenden Analyse beitragen. Abgesehen von der Standard-Verkehrsschau, welche alle zwei Jahre erfolgt, sind auch die Nacht-Verkehrsschauen zur Überprüfung der Verhältnisse bei Dunkelheit sowie Sonderverkehrsschauen zu thematischen Schwerpunkten – etwa an Bahnübergängen – von Bedeutung.

Während die Verkehrsschau eine Präventivmaßnahme ist, werden die Unfallkommissionen tätig, wenn sich Unfälle ereignet haben. Die Unfallkommissionen untersuchen Bereiche, in denen sich gleichartige und/oder schwere Unfälle häufen. Das damalige Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg hat mit Erlass vom 30.12.2004 die Bearbeitung von Unfalldhäufungen verbindlich geregelt.

Für zentrale Aufgaben auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit hat das Land im Jahr 1976 bei der Obersten Straßenverkehrsbehörde des Innenministeriums Baden-Württemberg eine Mobile Verkehrssicherheitskommission (MVK) eingerichtet. Zu deren Aufgaben gehört

auch die Schulung und Qualifizierung der Bediensteten der Straßenverkehrsbehörden, der Polizei und der Straßenbauverwaltung in straßenverkehrsrechtlichen Angelegenheiten. Zwischenzeitlich hat die Mehrzahl der anderen Bundesländer diese bewährte Konzeption des Landes übernommen. Die konsequente Verkehrssicherheitsarbeit der 150 Verkehrsschau- und Unfallkommissionen im Land hat dazu beigetragen, dass die Zahl der tödlich und schwer verletzten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in den letzten Jahren deutlich reduziert werden konnte.

Das Potential für eine weitere rückläufige Entwicklung der Unfallschwere und der Unfallfolgen ist desto begrenzter, je höher der erreichte Standard ist.

5.1 INNERÖRTLICHE REGELGESCHWINDIGKEIT TEMPO 30 KM/H

Eine hoch wirksame Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere von Fußgängerinnen und Fußgängern und Radfahrerinnen und Radfahrern stellt eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus innerorts dar.

Bei 50 km/h ist die Energie, die im Falle eines Unfalles wirkt, annähernd dreimal höher als bei 30 km/h. Mit der Einrichtung von Fußgängerverkehrsanlagen an der einen oder anderen Stelle kann zwar punktuell noch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Eine geringe Geschwindigkeit in Ortsdurchfahrten mit hohem Querungsbedarf verringert generell das Unfall- und Verletzungsrisiko für Fußgängerinnen und Fußgänger im Straßenraum sowie von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern. Von zehn angefahrenen Fußgängerinnen und Fußgängern überleben drei bei Tempo 50 km/h, neun bei Tempo 30 km/h (laut bfu –

Beratungsstelle für Unfallverhütung). Der Handlungsbedarf für eine Umkehr des Regel-Ausnahme-Verhältnisses von Tempo 50/30 km/h hin zu Tempo 30 km/h als Regelgeschwindigkeit und Tempo 50 km/h als Ausnahme auf gut und sicher ausgebauten Straßen – wie sie auch vom wissenschaftlichen Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorgeschlagen wird – drängt sich somit immer stärker auf. Die Einführung von Tempo 30 km/h senkt das Unfall- und Verletzungsrisiko deutlich. So kam eine in London durchgeführte Langzeitstudie zu dem Ergebnis, dass über den Zeitraum von 1986 bis 2006 nach Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 32 km/h die



geschwindigkeitsbedingten Unfälle um 42 % zurückgingen. Am stärksten war der Rückgang bei Kindern und den tödlich und schwer verletzten Personen.

Um das Verkehrssicherheitsleitbild „Vision Zero“ zu realisieren, wird die Landesregierung Initiativen auf Bundesebene unterstützen, die eine Absenkung der innerörtlichen Regelgeschwindigkeiten vorsehen. Ziel ist es, die Grundgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h festzulegen und für gut ausgebaute Durchfahrtsstraßen höhere Geschwindigkeiten wie z. B. 40 km/h oder 50 km/h zu ermöglichen.

Mit der Möglichkeit der Einrichtung von Tempo 30-Zonen seit Mitte der 1980er Jahre konnten in den zurückliegenden 25 Jahren weite Teile des Straßennetzes in den Kommunen verkehrsberuhigt werden. Zwischenzeitlich sind ca. 80 – 90 % der kommunalen Straßen in Deutschland in eine Tempo 30-Zone eingebunden. Diese Tempo 30-Zonen dürfen sich nach der derzeitigen Rechtslage nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs, also Bundes-, Landes- und Kreisstraßen und weitere Vorfahrtstraßen, erstrecken.

Die konkurrierenden Interessen des fließenden Verkehrs und des Lebens- und Gesundheitsschutzes und die teilweise negativen Wechselwirkungen des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung erfordern die Aufstellung von verlässlichen Aussagen über Maßnahmenwirkungen, aus denen im Rahmen der vorzunehmenden Abwägung aller Belange diejenigen Lösungen abgeleitet werden können, die im Ergebnis den höchsten Nutzen bewirken. Eine differenzierte Betrachtung im Einzelfall ist von den planaufstellenden und anordnenden Kommunen und Behörden mit zunehmender Fallzahl nicht mehr zu leisten.

Initiativen / Maßnahmen / Ziele

- Im Rahmen einer umfassenden Studie sollen die Auswirkungen von Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h als Regelgeschwindigkeit unter Berücksichtigung der Aspekte Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität, Klimaschutz, Lärm, Ressourcenschonung, Schadstoffe, Wirtschaftlichkeit und Städtebau, insbesondere Aufwertung innerörtlicher Siedlungsräume und Flächensparen, untersucht und dargestellt werden. Die Ergebnisse sollen dann in einen Leitfaden des Landes Baden-Württemberg einfließen, der den zuständigen Kommunen und Behörden an die Hand gegeben wird, um deren Entscheidungskompetenz zu stärken.
- Bestehende rechtliche Möglichkeiten für die Anordnung von Tempo 30 km/h aus Sicherheitsgründen werden bereits heute genutzt. Dieses Vorgehen wird auch zukünftig konsequent verfolgt.

Zuständig: MVI

5.2 GENERELLES TEMPOLIMIT AUF BUNDESAUTOBAHNEN

Die Landesregierung plant kein generelles Tempolimit auf Bundesautobahnen in Baden-Württemberg, da hierfür die Rechtsgrundlage nicht gegeben ist. Eine Anordnung von Tempolimits durch das Land aus Gründen der Verkehrssicherheit kann nur in begründeten Einzelfällen angeordnet werden. Um die Ziele des ambitionierten Verkehrssicherheitsprogramms umzusetzen, wird die Landesregierung jedoch Initiativen auf Bundesebene unterstützen, die eine Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen vorsehen. Gleichzeitig wird sie die auf Landesebene bestehenden rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen.

Das Thema einer generellen Geschwindigkeitsbeschränkung auf Bundesautobahnen wird kontrovers diskutiert. Unstrittig ist, dass durch die gezielte Anordnung von Verkehrsbeschränkungen bei konkreten Gefahrenlagen oder auf Streckenabschnitten mit erhöhten Unfallrisiken ein hohes Unfallvermeidungspotential ausgeschöpft werden kann. Das Streckennetz der Bundesautobahnen wird in regelmäßigen sowie anlassbezogenen Verkehrsschauen begutachtet und die erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen werden angeordnet.

Anders verhält es sich bei der Frage eines generellen Tempolimits. Die Landesregierung geht davon aus, dass mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Bundesautobahnen eine Abnahme der Zahl der Schwerverletzten und Verkehrstoten erreicht werden kann. In der Schweiz wurde 1990 ein generelles Tempolimit eingeführt. Die Schweizer Beratungsstelle für Unfallverhütung konnte 36 Studien auswerten. Die Analyse ergab, dass pro Stundenkilometer Geschwindigkeitsreduktion die Anzahl der Unfälle um zwei Prozent abnahm. Im Ergebnis konnte festgehalten werden, dass das Sicherheitspotenzial durch Geschwindigkeitsreduktion deutlich besser ausgeschöpft wurde.

Initiativen / Maßnahmen / Ziele

Um die weitere Diskussion zu versachlichen, sollte das Bundesverkehrsministerium eigene Untersuchungen zu den möglichen Auswirkungen eines Tempolimits auf Bundesautobahnen aktualisieren. Die letzten umfassenden Untersuchungen stammen – erstellt durch das Umweltbundesamt – aus den Neunzigerjahren. Diese Studien sollten umfassend, d. h. unter Berücksichtigung der Aspekte Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität, Klimaschutz, Lärm, Ressourcenschonung, Schadstoffe, Wirtschaftlichkeit,

Erreichbarkeit, Raumordnung usw., vertieft und alle wesentlichen Aspekte auf einer objektiven Grundlage einbeziehen.

Zuständig: MVI

5.3. TEMPO 90 KM/H AUF UNFALLTRÄCHTIGEN LANDSTRASSEN AUSSERORTS

Die meisten Verkehrstoten sind auf Landstraßen außerorts zu beklagen. 60 % der tödlichen Unfälle ereignen sich auf Landstraßen. Nicht angepasste Geschwindigkeit ist die Hauptunfallursache auf diesen Straßen. Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 90 km/h außerorts kann die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in Deutschland um 10 bis 20 % reduziert werden.

Die Zahl der Verkehrstoten ist nach dem Willen und den Vorgaben der Europäischen Union bis zum Jahr 2020 um weitere 40 % zu reduzieren. Dieses Ziel kann in Deutschland dann erreicht werden, wenn neben der konsequenten Fortsetzung des Sicherheitsmanagements neue grundsätzliche verkehrspolitische Entscheidungen überlegt und umgesetzt werden. Die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einbahnigen zwei- und dreistreifigen Landstraßen außerorts auf Tempo 90 km/h beinhaltet ein hohes Sicherheitspotential und würde einen deutlichen Rückgang der Zahl der tödlich und schwer verletzten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bewirken. Flankiert werden muss diese Maßnahme durch entsprechende Verkehrsüberwachung. Eine erhöhte Akzeptanz für geänderte Geschwindigkeitsbeschränkungen kann hierbei erreicht werden durch verstärkte Kommunikationsmaßnahmen im Rahmen von Anhaltekontrollen, welche die Sinnhaftigkeit im Sinne einer erhöhten Verkehrssicherheit erläutern.



Initiativen / Maßnahmen / Ziele

- Die Landesregierung wird auf Bundesebene eine Initiative auf den Weg bringen mit dem Ziel, fundierte Beurteilungsgrundlagen für eine politische Entscheidung zur Frage einer Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einbahnigen zwei- und dreistreifigen Landstraßen außerorts auf Tempo 90 km/h zu schaffen. Durch weitere Pilotprojekte im Land könnten Erfahrungen gesammelt werden, wo durch angepasste Tempolimits die Sicherheit auf Landstraßen gesteigert werden könnte.
- Im Land werden die bundesrechtlich vorgegebenen Möglichkeiten für Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen der Verkehrssicherheit voll ausgeschöpft.

Zuständig: MVI

6

FAHRERLAUBNISRECHT

Der Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17“ wurde zum 1. Januar 2011 in bundesweites Dauerrecht überführt, nachdem die wissenschaftliche Evaluation einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit nachweisen konnte.

Bewährt hat sich auch die Null-Promille-Grenze für Fahranfängerinnen und Fahranfänger in der Probezeit und für Fahrerinnen und Fahrer unter 21 Jahren. Sie wird bei der betroffenen Zielgruppe gut akzeptiert und hat zu einem überproportionalen Rückgang bei Alkoholfahrten und bei alkoholbedingten Unfällen geführt.

6.1 PROMILLE-GRENZE

Die Landesregierung setzt sich für eine weitere Verdrängung von Alkohol aus dem Straßenverkehr ein. Nach den guten Erfahrungen mit dem Alkoholverbot für Fahranfängerinnen und Fahranfänger verfolgt sie das Ziel, das Alkoholverbot im Sinne einer Null-Promille-Grenze auf

alle Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer zu erstrecken. Eine bundesweite Umfrage von infratest dimap aus dem Oktober 2012 kommt zu dem Ergebnis, dass 80 % der Deutschen sich für ein generelles Alkoholverbot für Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer aussprechen.

Die Landesregierung wird in diesem Zusammenhang auch für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer eine Verschärfung der Rechtsvorschriften zur Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss thematisieren.

Zuständig: MVI

6.2 REGELMÄSSIGE GESUNDHEITSÜBERPRÜFUNGEN UND AUFRISCHUNGSKURSE BEI FAHRSCHULEN FÜR LANGJÄHRIGE FÜHRERSCHEINBESITZERINNEN UND FÜHRERSCHEINBESITZER

Die Frage nach der Einführung regelmäßiger verpflichtender Gesundheitsüberprüfungen ist intensiv zu diskutieren. Nach EU-Recht ist die Gültigkeit des Führerscheindokuments auf längstens 15 Jahre befristet und die EU-Mitgliedstaaten werden ermächtigt, anlässlich der regelmäßigen Erneuerung des Führerscheins ärztliche Eignungsuntersuchungen verpflichtend durchzuführen. Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer müssen sich im Verkehr zunehmend höheren Anforderungen stellen. Zunächst auf freiwilliger Basis sollten langjährige Führerscheinbesitzerinnen und Führerscheinbesitzer in regelmäßigen Abständen überprüfen, ob sie den Anforderungen des Straßenverkehrs in gesundheitlicher Hinsicht noch gewachsen sind. Solche regelmäßigen Gesundheitsüberprüfungen, insbesondere Seh-, Hör- und Reaktionstests, sollten durch Auffrischkurse bei Fahrschulen ergänzt werden. Das Land unterstützt solche freiwilligen Gesundheitsüberprüfungen und Auffrischkurse und wird Maßnahmen



ergreifen, um deren Akzeptanz zu erhöhen.
Zuständig: MVI

6.3 EINFÜHRUNG REGELMÄSSIGER SEHTESTS

Als niedrigschwellige Maßnahme mit geringem Zeit- und Kostenaufwand sollte auf bundesrechtlicher Ebene in einer ersten Stufe ein regelmäßiger verpflichtender Sehtest für alle Führerscheinbesitzerinnen und Führerscheinbesitzer, unabhängig vom Erreichen eines bestimmten Mindestalters, eingeführt werden. Ein solcher Sehtest ist zur Voraussetzung für die Verlängerung des Führerscheins alle 15 Jahre zu machen.

Zuständig: MVI

6.4 REFORM DES FAHRLEHRERRECHTS

Die Landesregierung drängt auf eine Reform des Fahrlehrerrechts auf bundesrechtlicher Ebene, um die Rahmenbedingungen für die Berufsaus-

übung im Interesse der Verkehrssicherheit zu verbessern. Baden-Württemberg hat den Vorsitz einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe übernommen, die ein Eckpunktepapier erarbeitet und dem Bund zur Erarbeitung eines Gesetzesentwurfes überlassen hat. Vorschläge des Eckpunktepapiers betreffen unter anderem verbesserte Kooperationsmöglichkeiten von Fahrschulen, eine Neuregelung der Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf, eine Verbesserung der pädagogischen Qualität der Fahrlehrerausbildung sowie eine Entbürokratisierung, Vereinfachung und Modernisierung des Fahrlehrerrechts. Besondere Berücksichtigung sollen die veränderten Anforderungen an die Fahrlehrer- und Führerscheinausbildung durch die Einführung von Elektrofahrzeugen (einschließlich anderer neuer Antriebsformen wie Hybrid, etc.) finden.
Zuständig: MVI



6.5 REFORM DES MEHRFACHTÄTER-PUNKT-SYSTEMS

Ausgehend von einer Initiative des Bundestages wird derzeit an einer Reform des Mehrfachtäter-Punktsystems gearbeitet. Ziele sind die Verwaltungsvereinfachung für Behörden und Gerichte, die bessere Verständlichkeit und größere Transparenz für Bürgerinnen und Bürger sowie die Beibehaltung der Präventivwirkung des Punktesystems im Interesse der Verkehrssicherheit. Nach Überzeugung der Landesregierung muss gewährleistet sein, dass das reformierte Punktesystem weiterhin als wesentliches Instrument zum Erhalt eines hohen Niveaus der Sicherheit im Straßenverkehr dient. Von ihm geht eine erhebliche Präventivwirkung aus, die erhalten werden muss.

Zuständig: MVI



6.6 KEINE ABSENKUNG DES MINDESTALTERS DER KLASSE AM VON 16 AUF 15 JAHRE

Auf Bundesebene wird seitens der Regierungsfractionen hinsichtlich der Fahrerlaubnisklasse AM (Moped, etc.), die gemäß den EU-Vorgaben am 19. Januar 2013 an die Stelle der bisherigen Klassen M und S getreten ist, eine Absenkung

des Mindestalters von 16 auf 15 Jahre gefordert. Durch eine bundesrechtliche Ausnahmeverordnung möchte das BMVI Modellversuche der Länder ermöglichen, welche derzeit in drei Bundesländern vorgesehen sind. Die Landesregierung wird sich am Modellversuch nicht beteiligen und lehnt eine solche Absenkung des Mindestalters ab. Bei einer Absenkung des Mindestalters ist mit einem ähnlich drastischen Anstieg der Moped-Unfallzahlen und mit einer höheren Unfallquote der 15-jährigen als bei älteren Moped-Fahrerinnen und -Fahrern zu rechnen, wie beides in Österreich bei einer vergleichbaren Regelung bereits eingetreten ist. Zuständig: MVI

6.7 „GELBE KARTE“

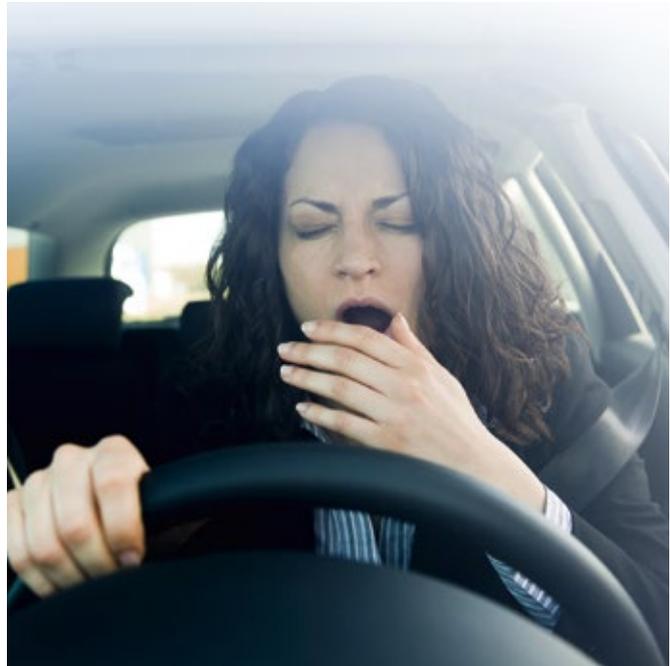
In Baden-Württemberg wurde auf kommunaler Ebene die Aktion „Gelbe Karte“ entwickelt, die mittlerweile in zahlreichen Stadt- und Landkreisen in Zusammenarbeit zwischen Polizei und Fahrerlaubnisbehörden durchgeführt wird. Hierbei werden Personen bei festgestelltem Fehlverhalten im Zusammenhang mit Alkohol, Drogen und/oder Gewalttaten mittels eines formlosen Informationsschreibens über mögliche fahrerlaubnisrechtliche Konsequenzen (z. B. medizinisch-psychologische Untersuchung, Fahrerlaubnisentziehung) im Wiederholungsfall informiert. Wie beim Fußball wird auf eine Regelüberschreitung mit einem klaren Signal reagiert, das zunächst ohne unmittelbare Konsequenzen bleibt, im Wiederholungsfall aber fahrerlaubnisrechtliche Maßnahmen auslösen kann („nach gelb kommt rot“). Hält die positive Resonanz auf die Aktion „Gelbe Karte“ an, ist eine flächendeckende Umsetzung in Baden-Württemberg beabsichtigt.

Zuständig: MVI

6.8 SCHLÄFRIGKEIT IM STRASSEN- VERKEHR

Schläfrigkeit im Straßenverkehr spielt nach den Ergebnissen einiger wissenschaftlicher Studien als Unfallursache eine wesentliche Rolle. Die Forschung zum Einfluss von Medikamenten und zu schlafbezogenen Erkrankungen sollte intensiviert werden, insbesondere im Hinblick auf medizinische Testverfahren und auf die Durchführung und Evaluierung von Grenzwertstudien. Die Landesregierung wird die nachlassende Konzentration bei Schläfrigkeit auch aufgrund von Schlafdefiziten ohne medizinisches Krankheitsbild und aufgrund fehlender Fahrpausen durch ergänzende Öffentlichkeitsarbeit thematisieren.

Zuständig: MVI



7

FAHRZEUGTECHNIK/SICHERHEITSTECHNIK

Sicherheitseinrichtungen im Fahrzeug lassen sich in passive und aktive Maßnahmen einteilen.

Passive Maßnahmen wie Knautschzone, Sicherheitslenksäule, Sicherheitsglas, Sicherheitsgurt und Airbag sollen die Folgen eines Unfalls für die Fahrzeuginsassen mildern. Lange Zeit dominierte im Bereich der Fahrzeugsicherheitsforschung die Fahrzeuginsassin bzw. der Fahrzeuginsasse. Mit Erlass einer EU-Richtlinie zum Schutz von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern im November 2003 änderte sich dies. Maßnahmen zum Schutz des Unfallgegners sind etwa ein vorderer und hinterer Unterfahrschutz sowie seitliche Schutzvorrichtungen an Nutzfahrzeugen, eine weiche Frontgestaltung bei schweren Pkw oder

glatte Umriss-Oberflächen ohne hervorstehende starre Teile zum Schutz von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern. Diese passiven Maßnahmen haben in Verbindung mit einer sicherheitsorientierten Innenraumgestaltung einen großen Beitrag zum Rückgang der Verkehrstoten und Schwerverletzten geleistet.

Aktive Maßnahmen gewannen in jüngerer Zeit wesentlich an Bedeutung. Die rasche Entwicklung leistungsfähiger elektronischer Systeme hat zu völlig neuen Ansatzmöglichkeiten geführt. Aktuell verfügbare oder noch im Entwicklungsstadium befindliche zentrale Elemente sind:

- Automatische Bremsen (ABV) und das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP)
- Abstandstempomaten mit und ohne Notbremsfunktion sowie Heckaufprallassistenten



- Spur(-lenk)assistenten
- Verkehrszeichenerkennung
- Nachtsichtunterstützung
- Umfeldüberwachung
- Systeme zur Müdigkeitserkennung
- Überholassistenten und Ausweichassistenten
- Kreuzungsassistent
- Car-to-X-Communication

Die genannten aktiven Maßnahmen sind bisher weitgehend für den Einsatz in Pkw und/oder Nutzfahrzeugen konzipiert. Im Bereich der schweren Zweiräder wird zukünftig eine EU-Vorschrift den Einsatz von Automatischen Blockierverhinderern fordern. Als weitere Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit wird eine Ausstattung von Motorrädern mit Airbags untersucht.

Reflektierende Konturmarkierungen zur Erhöhung der Sichtbarkeit bei schweren und langen Nutzfahrzeugen sind durch die ECE-Regelungen 48 und 104 definiert und in der Einführung.

Die Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik führt auch dazu, dass die Technik zur Überprüfung der Fahrzeugsicherheit und Umweltverträglichkeit angepasst werden muss. Insgesamt ist besonders die periodische Fahrzeuguntersuchung in zunehmendem Umfang eine Überprüfung elektrischer und elektronischer Komponenten geworden.

Elektrofahrzeuge sind leise. Diese für den Lärmschutz positive Entwicklung kann sich für Menschen mit Sehbehinderungen bzw. blinde Menschen negativ auswirken, da Fahrzeuge nicht mehr rechtzeitig akustisch wahrgenommen werden. Dieses Thema wird derzeit auf europäischer Ebene diskutiert und soll Eingang in die Reform der europäischen Fahrzeuglärmsrichtlinie finden.

Die Gefahren der Ablenkung beim Fahren durch neuartige Telekommunikations- bzw. Unterhaltungsmedien nehmen zu. Sowohl technische Vorgaben der Gestaltung dieser Geräte, als auch eine öffentlichkeitswirksame Aufklärung der Autofahrerinnen und Autofahrer können helfen, die Gefährdungen zu verringern.

Schätzungen zufolge sterben in der EU jährlich über 400 Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer aufgrund des „toten Winkels“ bei Abbiegeunfällen mit Lkw. Auf Antrag Baden-Württembergs hat der Bundesrat deshalb eine Entschließung „zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei schweren Nutzfahrzeugen durch automatische Reifendrucküberwachung und Umfeldüberwachung“ (BR-Drs. 265/09 (Beschluss) vom 15.09.2009) gefasst. Ziel war es, mithilfe einer aktiven Umfeldüberwachung insbesondere bei Nachtfahrten sowie beim Abbiegen und Rangieren eine bessere Sicht zu ermöglichen. Die Forderung nach automatischen Reifendrucküberwachungssystemen auch bei Lkw soll Unfälle infolge schleichenden Druckverlusts verhindern. Zudem senkt ein korrekt eingestellter und permanent überwachter Reifendruck den Kraftstoffverbrauch bei allen Fahrzeugen. Die Initiative soll die bisher ab November 2012 nur für neu typgenehmigte Pkw bis 3,5 t Gesamtmasse vorgeschriebenen Reifendrucküberwachungssysteme auch für Nutzfahrzeuge vorschreiben.

Neben Maßnahmen zur Verhinderungen von Unfällen im „toten Winkel“ tragen weitere fahrzeugtechnische Entwicklungen zur Erhöhung der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs bei. Beispielhaft sind hier etwa Warnsysteme zu nennen, welche beim Öffnen der Türen auf sich nähernde Personen oder Fahrzeuge aufmerksam machen.

Die gesetzlichen Vorgaben zur Ausstattung von Fahrrädern mit lichttechnischen Einrichtungen sind in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung geregelt. Die Diskussion um die Notwendigkeit der Ergänzung/Aktualisierung der Vorgaben wird seit Jahren bisher ergebnislos geführt.

Die wachsende Zahl unterschiedlicher Fahrerassistenzsysteme soll ein entspanntes und vor allem sicheres Fahren ermöglichen. Intelligente Elektroniksysteme sind zunehmend in der Lage, vor allem in gefährlichen Fahrsituationen präziser und vor allem rascher zu reagieren als der Mensch. Die (auch juristisch geforderte) Autonomie der Fahrerin bzw. des Fahrers bleibt erhalten, sie werden jedoch beim Fahren entlastet und unterstützt.

Langfristziel der in ständiger Weiterentwicklung befindlichen Fahrerassistenzsysteme kann letztlich die Vision des autonomen Fahrens sein, wobei noch zahlreiche technische und auch rechtliche Fragen zu klären sind.

Entscheidend ist es, Sicherheitstechnik weiter zu entwickeln, vorhandene Systeme möglichst frühzeitig auf freiwilliger Basis einzusetzen und

möglichst bald als EU-Standard für Neufahrzeuge zu etablieren. Die technischen Ansätze müssen durch eine gute Fahrausbildung und eine defensive Fahrweise ergänzt werden. Die vermeintliche „Unverletzbarkeit“ durch eine Vielzahl technischer Sicherheitssysteme darf nicht zu einer riskanteren Fahrweise führen, da auch für moderne Fahrzeuge stets die Gesetze der Physik gelten.

Für eine zielgerichtete Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik ist eine gute Unfallforschung unabdingbar. Um diese effektiver betreiben zu können, wäre der freiwillige Einbau von Unfalldatenschreibern in den Fahrzeugen hilfreich.

7.1 ALCOLOCKS

In verschiedenen EU-Staaten werden derzeit Modellprojekte mit alkoholsensiblen Wegfahrsperrern („Alcolocks“) durchgeführt und evaluiert. Führen diese Projekte zu positiven Ergebnissen, sollte deren Einführung auch in Deutschland geprüft werden.

Zuständig: MVI

7.2 BESCHLEUNIGTE EINFÜHRUNG VON SICHERHEITSSTANDARDS

Durch Bundesratsinitiativen und Öffentlichkeitsarbeit muss auf einen zügigen Einsatz vorhandener und in Entwicklung befindlicher Sicherheitssysteme gedrängt werden. Monopolentwicklungen einzelner Hersteller sind allerdings nicht gesetzesfähig. Die möglichst als „Wirkvorschriften“ gefassten Bestimmungen müssen markt offen sein.

Zuständig: MVI



7.3 E-CALL IM RETTUNGSWESEN

Die EU-Kommission bereitet den europaweiten Einsatz der automatischen Notrufmeldung E-call vor und hat eine verbindliche Einführung bis 2015 angekündigt. In einem ersten Schritt wurde im September 2011 eine Empfehlung hinsichtlich der Übertragung der E-call-Notrufe an die Notrufabfragestellen verabschiedet. Weitere Schritte betreffen die Ausstattung der Kraftfahrzeuge sowie die Ausstattung von Notrufabfragestellen.

Deutschland hat sich mit Unterzeichnung der Absichtserklärung zur Einführung des E-call-Systems verpflichtet, an der Einführung eines europaweit einheitlichen automatisierten Notrufsystems mitzuarbeiten.

Die Länder werden später vor allem von der Organisation der Rettungskette betroffen sein.
Zuständig: MVI, IM



8

VERKEHRSÜBERWACHUNG

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und damit einhergehend eine weitere deutliche Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten hat – wie in der Vergangenheit – bei der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit weiterhin eine hohe Priorität.

Im Mittelpunkt der polizeilichen Aktivitäten stehen deshalb – neben zielgruppenorientierten Verkehrsunfallpräventionsmaßnahmen – flexible und am Unfalllagebild orientierte Verkehrsüberwachungsmaßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen überhöhte Geschwindigkeit, Unterschreitung des Sicherheitsabstandes, Alkohol-, Drogen- und Medikamenteneinfluss.

Bisher werden zahlreiche landesweite Kontrollaktionen durchgeführt. Beispielhaft seien die Gurtkontroll- und Geschwindigkeitskontrollwochen genauso wie Schwerpunktkontrollen des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs genannt. Dennoch sollen die Sicherheitspotenziale bei der polizeilichen Verkehrsunfall-

bekämpfung künftig noch besser ausgeschöpft werden.

Nicht angepasste Geschwindigkeit:

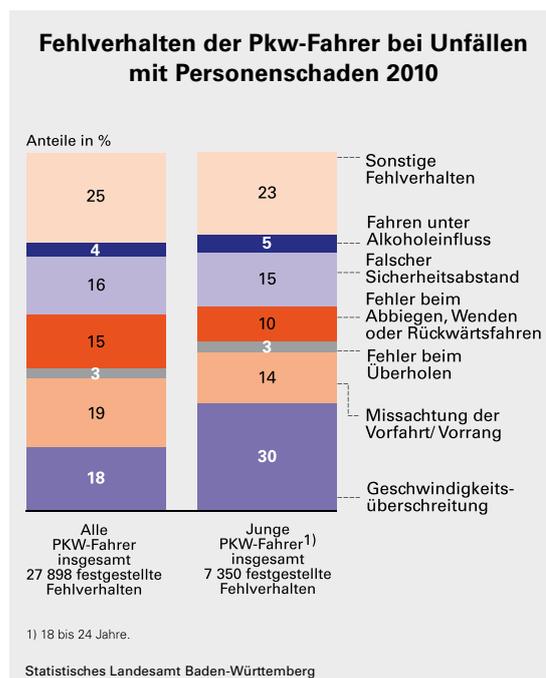
Die Geschwindigkeitsüberwachung ist eine absolute Notwendigkeit zur Bekämpfung der Geschwindigkeitsunfälle im Land. Nach wie vor ist die Hauptunfallursache Nummer Eins überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit.



Im Jahr 2008 hat das Innenministerium – Landespolizeipräsidium – eine Geschwindigkeitsoffensive gestartet, welche langfristig betrachtet zu ersten Erfolgen geführt hat.

Durch die Investition in neue digitale Geschwindigkeitsmessanlagen, welche überwiegend auf den Bundesautobahnen im Land eingesetzt werden, ist es auf den Bundesautobahnen gelungen, den Anteil der Geschwindigkeitsunfälle von 60% auf 50% zu senken. Außerhalb der Bundesautobahnen beträgt der Anteil dieser Unfallursache an den Unfällen mit Personenschaden ca. 20%. Bei den tödlichen Verkehrsunfällen ist jeder zweite Verkehrsunfalltote auf diese Unfallursache zurückzuführen.

Das Innenministerium geht im Zusammenhang mit der Geschwindigkeitsoffensive konsequent und gegen zahlreiche Widerstände bereits gegen Geschwindigkeitsverstöße ab einer Über-



schreitung von sechs km/h vor. Ziel war es, die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer anzuhalten, die tatsächlich vorgeschriebene Geschwindigkeit zu fahren und nicht – wie bisher oftmals geschehen – im Bewusstsein der Folgenlosigkeit einer Geschwindigkeitsüberschreitung von einer Toleranz von ca. 20 km/h auszugehen. Mit der Geschwindigkeitsoffensive wurde der subjektive und objektive Überwachungsdruck erhöht, was wiederum zu einer generellen Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus – zumindest auf den Autobahnen – geführt hat. Dieser Weg muss konsequent weiter beschritten werden.

Die Geschwindigkeitsüberwachung durch die unteren Verwaltungsbehörden erfolgt hauptsächlich im innerörtlichen Bereich an Schulen, Krankenhäusern, Kindergärten sowie in verkehrsberuhigten oder Tempo 30-Zonen. Je nach finanzieller und personeller Ausstattung der unteren Verwaltungsbehörden wird die Geschwindigkeitsüberwachung landesweit in unterschiedlicher Intensität durchgeführt. Auf örtlicher Ebene werden die Überwachungsmaßnahmen zwischen der Polizei und den unteren Verwaltungsbehörden oftmals gegenseitig abgesprochen und koordiniert.

Sicherheitsabstand:

Neben nicht angepasster Geschwindigkeit gehört auch ungenügender Sicherheitsabstand seit Jahren zu den Hauptunfallursachen. Nach einer Untersuchung der Unfallforscher der Versicherer geht gut ein Viertel aller Unfälle mit Getöteten auf Autobahnen auf das Auffahren zurück. Im Rahmen der Verkehrsüberwachung spielt daher die Überprüfung des Sicherheitsabstandes mittels technischer Überwachungsgeräte eine wichtige Rolle.



Alkohol/Drogen/Medikamente:

Seit Jahren beträgt der Anteil der Unfallursache Alkohol- und Drogenbeeinflussung ca. 8%. Allerdings ist die Schwere der Unfälle infolge Fahruntüchtigkeit deutlich höher. Besorgniserregend sind die Ergebnisse der festgestellten Blutalkoholkonzentration bei folgenlosen Alkoholfahrten. Über 75% der angetroffenen Fahrzeuglenkerinnen und -lenker weisen eine Blutalkoholkonzentration von über 1,1 Promille auf und sind damit absolut fahruntüchtig.

Die polizeilichen Aufgriffe nach folgenlosen Fahrten unter Drogeneinwirkung sind seit Jahren rückläufig. Dies ist auf den oftmals aufgrund der oben bereits beschriebenen Ursachen mangelnden Kontrolldruck und die kostenintensiven Untersuchungsmaßnahmen zurückzuführen.

Medikamentenbeeinflussung führt in vielen Fällen zu einer Beeinträchtigung der Fahrtauglichkeit. Polizeilich festgestellt wird dies nur in gravierenden Fällen. Insbesondere bei den Seniorinnen und Senioren liegt oftmals eine multimedikamentöse Einnahme von Wirkstoffen vor. Hier sind zukünftig verstärkt die Hausärztinnen und Hausärzte in ihrer Beratungsfunktion gefordert.

8.1 FORTSETZUNG DER GESCHWINDIGKEITSÜBERWACHUNG

Nur durch konsequente und flächendeckende Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen kann das Geschwindigkeitsniveau dauerhaft reduziert und Unfälle vermieden werden. Dazu ist es erforderlich, dass neue digitale Überwachungstechnik bei der Polizei flächendeckend eingeführt und mit entsprechendem Kontrollpersonal auch ausgelastet wird.

Zuständig: IM

8.2 INTENSIVIERUNG DER ANHALTEKONTROLLEN

Angestrebt werden muss in diesem Zusammenhang eine Intensivierung der polizeilichen Anhaltekontrollen, um den Betroffenen über den Sinn und Zweck der Maßnahmen zu informieren, unmittelbar nach dem Verstoß zu sanktionieren und zu einem zukünftig regelkonformen Verhalten anzuhalten. Dazu sind finanzielle und personelle Investitionen zwingend notwendig. Neben einer Erhöhung der Verkehrssicherheit sind auch Steigerungen der Einnahmen durch

Buß- und Verwarngelder bei den unteren Verwaltungsbehörden zu erwarten.

Zuständig: IM

8.3 FINANZIERUNG VON VERKEHRSÜBERWACHUNGSTECHNIK

Die zentrale Bußgeldstelle beim Regierungspräsidium Karlsruhe ist bisher nur für Verstöße, welche auf den Bundesautobahnen im Land begangen werden, zuständig. Der Rechnungshof hat in der Denkschrift 2012 empfohlen, der Zentralen Bußgeldstelle weitere Aufgaben zu übertragen und hierfür verschiedene Modelle – bis hin zur Einrichtung einer landesweit für polizeilich verfolgte Ordnungswidrigkeiten zuständige Stelle – vorgeschlagen. Im Rahmen der Prüfung der vorliegenden Optionen, bei denen nicht zuletzt das Verhältnis Land-Kommunen berührt ist, wird auch die Frage zu beantworten sein, ob und ggf. inwieweit die Finanzierung von Verkehrsüberwachungstechnik im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten auf eine veränderte Grundlage gestellt werden kann.

Zuständig: IM



8.4 FORTSETZUNG DER GESCHWINDIGKEITSKONTROLLWOCHEN UND DER GURTKONTROLLWOCHEN

Die landesweiten Geschwindigkeitskontrollwochen werden fortgeführt. Von Bedeutung ist auch eine politische und öffentlichkeitswirksame Unterstützung der Geschwindigkeitsoffensive. Das Thema Geschwindigkeitskontrollen im Straßenverkehr muss positiv transportiert und verdeutlicht werden, dass Geschwindigkeitsunfälle durch ein regelkonformes und verantwortungsvolles Fahren reduziert werden können.

Neben den Geschwindigkeitskontrollwochen werden auch die Gurtkontrollwochen fortgeführt.

Zuständig: IM



8.5 SECTION CONTROL

Section Control ist eine Form der streckenmäßigen Geschwindigkeitsüberwachung.

Derzeit ist die Einrichtung einer Arbeitsgruppe zur Klärung der rechtlichen, finanziellen und technischen Rahmenbedingungen zur Durchführung eines modellhaften Versuchs zur Section Control durch das BMVI geplant. Sowohl das Innenministerium als auch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur haben ihre Bereitschaft signalisiert, sich in der Arbeitsgruppe einzubringen.

Auch die Bereitschaft zur Teilnahme Baden-Württembergs an einem Modellversuch besteht.

Zuständig: IM, MVI

Teil C – Zielgruppenspezifische Maßnahmen

9

Im Fokus der zielgruppenorientierten Maßnahmen müssen die stark unfallbelasteten Risikogruppen der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer, die jungen Fahrerinnen und Fahrer im Alter zwischen 18 – 24 Jahren und der Schutz der sogenannten schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Jugendliche, Seniorinnen und Senioren und Radfahrerinnen und Radfahrer stehen.

Zudem muss durch die prognostizierte Zunahme des gewerblichen Güterverkehrs und damit einhergehenden erwarteten Steigerungen der Unfallzahlen sowie im Sinne des Arbeitsschutzes und der Gewährleistung eines fairen Wettbewerbes im Transportgewerbe die Verkehrsüberwachung und die Prävention in diesem Segment ebenfalls intensiviert werden.

Die im Folgenden aufgeführten zielgruppenspezifischen Maßnahmen sind zu einem nicht unerheblichen Teil im Bereich der Verkehrsprävention angesiedelt. Ziel der Verkehrsprävention muss es sein, die Bürgerinnen und Bürger in unserem Land möglichst lebenslang für die eigene und die Verkehrssicherheit anderer zu sensibilisieren. Nach dem Grundsatz eines lebenslangen Lernens – vom Kindergarten- bis zum Seniorenalter – müssen die personellen und finanziellen Voraussetzungen dafür geschaffen werden. Es muss garantiert sein, dass beispielsweise in jeder Grundschule im Land die Radfahrausbildung genauso durchgeführt werden kann wie landesweite Verkehrspräventionsprojekte (z.B. Seniorinnen und Senioren).

Dies kann nur gewährleistet werden durch die intensive Arbeit der in der Verkehrssicherheitsarbeit tätigen Vereine und Verbände vor Ort. Um dies auf Dauer zu garantieren bedarf es finanzieller Zuschüsse zur Unterstützung der Arbeit der bewährten Partner im Land.

Grundsätzlich kann eine durchgängige und kreative zielgruppengerechte Verkehrsprävention ergänzend nur durch eine möglichst breite Vernetzung aller gesellschaftlichen Akteure der Verkehrssicherheit untereinander und mit Partnern aus der Wirtschaft erreicht werden, die bereit sind, finanzielle Unterstützung für die Durchführung von Verkehrssicherheitsprojekten zu leisten. Das bestehende Netzwerk der bundesweit einmaligen Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR muss daher weiter organisatorisch gestärkt werden. Dazu gehört auch eine verstärkte Kooperation mit den Schulen im Land. Hierzu müssen weitere Absprachen mit dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport getroffen werden.

Zusätzlich zu Präventionsmaßnahmen finden sich im folgenden Teil des Verkehrssicherheitskonzeptes Maßnahmen mit technischem, infrastrukturellem und/oder rechtlichem Hintergrund. Anders als in Teil II des Konzeptes sind diese Maßnahmen hier zwar jeweils auf bestimmte Zielgruppen zugeschnitten. Es ergeben sich naturgemäß Redundanzen zu Teil B.

9 KINDER

Die Aktion „Sicherer Schulweg“ ist ein Erfolgsmodell. Zu Beginn des Schuljahres kommt auf den Wegen von und zur Schule ein ressortübergreifend abgestimmtes Maßnahmenpaket, bestehend aus Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrsüberwachung (z. B. Schulwegsicherung/Schulwegplanung, Gurt-, Geschwindigkeits- und Buskontrollen) sowie Aufklärungsmaßnahmen zum Einsatz.

An Schulen finden teilweise Verkehrssicherheitstage statt, welche das gesamte Spektrum der Mobilitäts- und Verkehrserziehung unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsgefahren thematisieren.

Vor mehreren Jahren wurde zusammen mit der Landesverkehrswacht Baden-Württemberg das Präventionsprojekt „Schüler-FAIR-kehr“

mit dem Ziel ins Leben gerufen, die Zahl der Schülerlotsen, der Schulweghelfer und der Schulbusbegleiter zu erhöhen. Während die Hauptaufgabe der Schülerlotsen darin besteht, jüngere und unerfahrene Mitschüler auf ihrem Schulweg sicher über die Straße zu führen, versehen die Schulbusbegleiter ihren Dienst hauptsächlich im Bus, aber auch an Haltestellen. Ziel ist u. a. die Vermeidung von Konflikten in den Fahrzeugen und die Vermeidung von Unfällen auf dem Schulweg mit dem Bus.

Weiterhin führen die Jugendverkehrsschulen (überwiegend in der Trägerschaft der Orts- und Kreisverkehrswachen) zusammen mit der Polizei in allen vierten Klassen der Grundschulen und in den fünften Klassen der Förderschulen die Radfahrausbildung durch. Allerdings kann dies aufgrund fehlender personeller Ressourcen nicht mehr flächendeckend gewährleistet



werden. Die Jugendverkehrsschulen erhalten in geringem Umfang eine finanzielle Förderung seitens des Innenministeriums für Neu- und Umbau der Jugendverkehrsschulen. Die Radfahrausbildung erfolgt auf Übungsplätzen der Verkehrswacht bzw. der Kommunen und leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheitsarbeit.



Durch die Einführung der Kindersitzpflicht konnte ein wirksamer Sicherheitsgewinn erzielt werden. Allerdings werden Kinder nach wie vor teilweise ungesichert oder falsch gesichert befördert. Hier setzen Kontrollen in vorschulischen und schulischen Einrichtungen kombiniert mit Aufklärungsarbeit an.

9.1 GEHSCHULWEGPLAN / RADSCHULWEGPLAN

Schulwegpläne helfen Eltern und Schülern, gemeinsam einen sicheren und „schülerfreundlichen“ Schulweg festzulegen. Daher sollen die Straßenverkehrsbehörden zusammen mit den Straßenbaulastträgern, den allgemein bildenden Schulen und der Polizei Schulwegpläne erstellen.

Mit der Aktion „Sicherer Schulweg 2012/2013“ wurde erstmals in Deutschland die Erstellung von Geh-Schulwegplänen von den Grundschulen und die Erstellung von Geh- und Radschulwegplänen von den allgemein bildenden weiterführenden Schulen eingefordert. Durch die jährliche Aktualisierung der Schulwegpläne soll die Schulwegsicherheit erhalten oder sukzessive verbessert und das Bewusstsein dafür nachhaltig geschärft werden.

Zukünftig soll – bundesweit einmalig – interessierten Schulen sowie Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden in Kooperation mit dem Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg (LGL) für die Bestandsaufnahme, Planung und Visualisierung der Radschulwege im Unterricht ein Web-GIS-Tool zur Verfügung gestellt werden.

Zuständig: IM, KM, MVI und MLR

9.2 FLÄCHENDECKENDE VERKEHRSERZIEHUNG FÜR KINDER

Die Polizei soll dafür Sorge tragen, dass bereits der Kontakt in Kindertageseinrichtungen und die Radfahrausbildung in den Grund- und Förderschulen flächendeckend gewährleistet werden kann.

Zuständig: IM

9.3 AUFNAHME DER VERKEHRSUNFALL-PRÄVENTION IN BILDUNGSPLÄNE

Die Thematik Verkehrsunfallprävention/Verkehrssicherheit könnte in den Bildungsplänen auch der weiterführenden Schulen stärker verankert und die Position der schulischen Verkehrsbeauftragten gestärkt werden. Neben der Ausweisung der Thematik für den Unterricht wird angeregt, einen jährlichen Verkehrssicherheitstag an den Grund- und weiterführenden Schulen (siehe auch 10.1) über die Bildungspläne auszuweisen. Die ca. 17.295 Schulwegunfälle, die jährlich in Baden-Württemberg mit Verletzungen durch Stürze, Rangeleien und Unachtsamkeit in Bussen, an Haltestellen sowie auf den Rad- und Fußwegen zu verzeichnen sind, geben Aufschluss über zu behandelnde lokale Unfallbrennpunkte und aktuelle Verkehrs- und Mobilitätsthemen.

Zuständig: IM unter Einbindung KM



10

JUGENDLICHE UND JUNGE FAHRERINNEN UND FAHRER

Der Wechsel in eine weiterführende Schule führt für die Kinder zu einer enormen Erweiterung der Mobilitätsradien. Mit Beginn der Pubertät gehen Verhaltens- und Einstellungsänderungen einher, die für eine verkehrssichere Teilnahme am Straßenverkehr oft nicht förderlich sind. Die Schulwegunfallzahlen der Kinder und Jugendlichen als Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer belegen den für die Kohorte bestehenden großen Präventionsbedarf, welchem die weiterführenden Schulen gerecht werden müssen. Dabei können sie auf die Unterstützung bewährter externer Partner aus dem Bereich der Verkehrssicherheitsorganisationen zurückgreifen.

Untersuchungen belegen, dass im jugendlichen Alter die Sozialisierung auch im Straßenverkehr erfolgt. Lernen die Jugendlichen, dass durch ein regelwidriges Verhalten Vorteile (z. B. Ansehen, Akzeptanz bei Gleichaltrigen usw.) erlangt werden können, besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit der Verhaltensübernahme in das Erwachsenenalter und damit auch bei der Teilnahme am Straßenverkehr. Wie auch bei Erwachsenen gibt es bei den Jugendlichen eine geringe – mit zunehmendem Alter der Jugendlichen abnehmende – Helmtragequote im Radverkehr.



10.1 MOBILITÄTS- UND VERKEHRSERZIEHUNG FÜR SCHÜLERINNEN UND SCHÜLER AN WEITERFÜHRENDEN SCHULEN

Um die mobile Sozialisation – diese gilt nach wissenschaftlichen Erkenntnissen als prägend für das spätere Verkehrsverhalten der Jugendlichen – aktiv zu begleiten, müssen weitere Verkehrserziehungsmaßnahmen in dieser Altersgruppe ansetzen. Dies sollte durch die Aufnahme der Gesamthematik, insbesondere des Themas „Verkehrsunfallprävention/Verkehrssicherheit“ im Bildungsplan gewährleistet werden. Ergänzend sollte durch das Ministerium für Kultus, Jugend und Sport das Innenministerium und die Partner der Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR eine Konzeption für einen „Verkehrssicherheitstag“ erarbeitet und den Schulen als Handreichung zur Verfügung gestellt werden. Als Möglichkeiten kommen hierzu beispielsweise Unterrichts- und Anschauungsmaterialien, Informationen zur Verkehrssicherheitslage und Projekt- oder Workshop-Angebote in Betracht, um den Schulen aufzuzeigen, wie die konkrete Umsetzung – ggf. mit externer Unterstützung (z. B. Polizei, Verkehrswacht usw.) erfolgen könnte. An einem schulischen „Verkehrssicherheitstag“ könnte beispielsweise durch Mitmachaktionen für das Helmtragen beim Radfahren, für die Beachtung der Gurtnlegepflicht und weitere Maßnahmen für die eigene und die Verkehrssicherheit anderer geworben werden. Auch die Themen Alkohol- und Drogenmissbrauch sollten alters- und mobilitätsbedingt thematisiert werden.

Zuständig: IM, KM und GIB ACHT IM VERKEHR

JUNGE FAHRERINNEN UND JUNGE FAHRER

Im Bereich der jungen Fahrerinnen und Fahrer spielten zwei jüngere Entwicklungen eine wichtige und positive Rolle:

- Begleitetes Fahren mit 17 Jahren (BF17):
Siehe Kap. 6 Fahrerlaubnisrecht
- Absolutes Alkoholverbot für Fahranfänger:
Siehe Kap. 6 Fahrerlaubnisrecht

Dennoch ist nahezu jeder fünfte Verkehrstote eine junge FahrerIn bzw. ein junger Fahrer. Neben den Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern ist die Risikogruppe der „Jungen Fahrerinnen und Fahrer“ im Alter zwischen 18–24 Jahren stark unfallbelastet. Obwohl der Bevölkerungsanteil der jungen Fahrerinnen und Fahrer lediglich bei 9% liegt, ist diese Personengruppe an circa jedem dritten Unfall mit Personenschaden beteiligt.

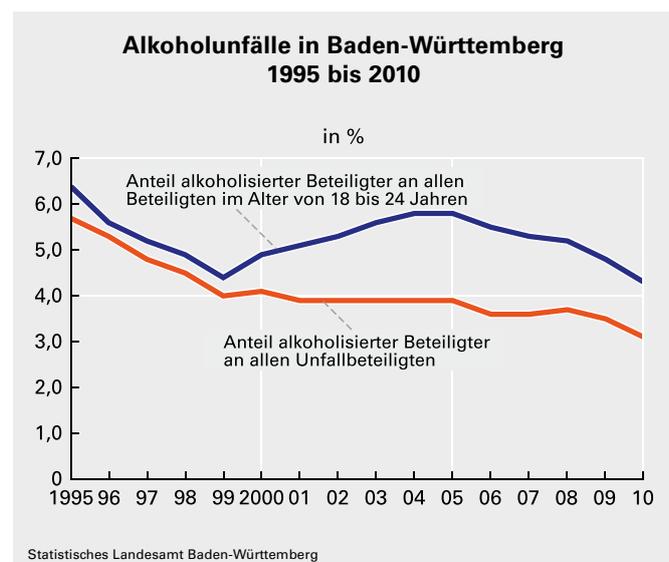
Häufig spielen bei dieser Bevölkerungsgruppe Angeberei, Risikobereitschaft und das Ansehen im Freundeskreis eine wichtige Rolle. Verstöße gegen jegliche Regeln und Gesetze bieten Unterstützung bei der Verwirklichung des Freiheitsdranges.



10.2 EINBEZIEHUNG DER „JUNGEN FAHRERINNEN UND FAHRER“ IN PRÄVENTIONSMASSNAHMEN

Die Altersgruppe der „Jungen Fahrerinnen und Fahrer“ muss weiterhin in die Präventionsmaßnahmen mit einbezogen werden. Die Präventionsveranstaltung „Young-drivers-Xperience“ 2011 und 2012 auf dem Hockenheimring bot gute Möglichkeiten, diese Zielgruppe zu erreichen. Auch in Zukunft wird die Gruppe der „Jungen Fahrerinnen und Fahrer“ explizit mit für sie konzipierten schulischen und außerschulischen Maßnahmen angesprochen. Ziel ist es, neue Wege bei der Verkehrsprävention – gerade für die Zielgruppe der stark unfallbelasteten jungen Fahrerinnen und Fahrer – zu beschreiten. Hier sind kreative und innovative Konzepte erforderlich. Das IM wird im Jahr 2013 ein neues Konzept für die Verkehrssicherheit von Jungen Fahrerinnen und Fahrern erarbeiten.

Zuständig: IM unter Einbindung KM



11

SENIORENINNEN UND SENIOREN SOWIE IN DER MOBILITÄT EINGESCHRÄNKTE PERSONEN

Die Diskussion um die Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Verkehrssicherheit gewinnt an Intensität. Meist regelkonformes Verhalten, langjährige Erfahrung, erhöhte Vorsicht und Vermeidung gefahrintensiver Situationen wie Dunkelheit oder Schnee einerseits und nachlassendes Wahrnehmungs- und Reaktionsvermögen andererseits bilden die Eckpunkte der Diskussion. Dahinter steht der Wunsch nach einer möglichst langen uneingeschränkten Mobilität.

Legt man die absoluten Zahlen zugrunde, gehören ältere Autofahrerinnen und Autofahrer in der Unfallstatistik nicht zu den auffälligen Verkehrsteilnehmergruppen. Die unzureichende Datenbasis insbesondere hinsichtlich der Fahrleistungsanteile erschwert jedoch eine umfassende Analyse.



Grundsätzlich gilt, dass das Unfallrisiko für Autofahrerinnen und Autofahrer bis zu einem Alter von etwa 75 Jahre kontinuierlich zurückgeht; darüber hinaus ist wieder ein Anstieg zu verzeichnen. Zu beachten ist, dass bei Beteiligung

älterer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in der Altersgruppe 65 – 75 Jahre an einem Verkehrsunfall mit Personenschaden, diese zu etwa 60% als Unfallverursacher auftreten – mit einer weiteren Steigerung des Anteils in der Altersgruppe über 75 Jahre.

Nahezu jede vierte im Straßenverkehr tödlich verunglückte Verkehrsteilnehmerin bzw. Verkehrsteilnehmer ist im Seniorenalter. Ältere sterben überwiegend als Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer und Beifahrerinnen und Beifahrer, was zu der etwas vereinfachenden, aber griffigen Formulierung „at risk, not risky“ (gefährdet, nicht gefährlich) führte. Insbesondere als Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer sind Seniorinnen und Senioren einem vergleichsweise hohen Unfall- und Verletzungsrisiko ausgesetzt. Eine Anpassung des Verkehrsraumes an eine im Zuge der demografischen Entwicklung zunehmend älter werdenden Gesellschaft beinhaltet daher insbesondere die Schaffung sicherer und komfortabler Fuß- und Radwegenetze.

Hinsichtlich eines steigenden Anteils älterer Führerscheinbesitzerinnen und Führerscheinbesitzer ist zu beobachten, ob die Unfallstatistiken in diesem Bereich weiteren Handlungsbedarf aufzeigen.

11.1 ARBEITSGRUPPE „MOBILITÄT VON SENIORINNEN UND SENIOREN“

Innenministerium und Ministerium für Verkehr und Infrastruktur werden eine Arbeitsgruppe zum Thema Verkehrssicherheit von Seniorinnen und Senioren einsetzen. Es soll zukünftig bei der Präventionsarbeit ein weiterer Schwerpunkt auf die Mobilität der älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gesetzt werden. Zuständig: IM, MVI unter Einbindung SM

11.2 ANGEBOTE ZUM FREIWILLIGEN FAHRTAUGLICHKEITSTEST ERWEITERN

Anders als in einigen anderen EU-Staaten gibt es in Deutschland für die Pkw-Fahrerlaubnis bislang keine regelmäßigen Gesundheitsprüfungen ab einem bestimmten Mindestalter, von denen die Weitergeltung der Fahrerlaubnis abhängig gemacht wird. Vielmehr erfolgt altersunabhängig lediglich eine anlassbezogene Gesundheitsprüfung im Einzelfall anhand von konkreten Anhaltspunkten für einen gesundheitlichen Fahreignungsmangel (z.B. bei Unfallverursachung oder bei groben Fahrfehlern). Die Landesregierung beobachtet vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der zunehmend hohen Mobilität von Seniorinnen und Senioren aufmerksam die weitere Entwicklung des Unfallrisikos, bezogen auf alle Altersgruppen, und auf gesundheitliche Unfallursachen. Bei Auffälligkeiten wird sie entsprechende Beiträge in die Diskussion auf bundesrechtlicher Ebene einbringen.

Vorerst setzt die Landesregierung auf die Eigenverantwortung der Fahrerinnen und Fahrer, ihre Fahrtauglichkeit auf freiwilliger Basis überprüfen zu lassen. Hierzu wird sie insbesondere entsprechende Angebote, z.B. seitens der Fahrlehrerschaft, unterstützen sowie die Öffentlichkeitsarbeit, auch unter Einbindung der

Seniorenverbände, der Allgemein- und Hausärztinnen und -ärzte sowie der Familienangehörigen, verstärken.

Zuständig: MVI

11.3 ÖPNV-JAHRESKARTE BEI FÜHRERSCHEINRÜCKGABE

Kommunen und/oder Verkehrsverbünde bieten teilweise eine kostenlose ÖPNV-Jahreskarte bei freiwilliger Rückgabe des Führerscheins an. Damit besteht ein gewisser Anreiz zur Rückgabe. Allerdings ist die Jahreskarte meist auf ein Jahr beschränkt und die Rückgabe des Führerscheins nicht mehr rückgängig zu machen, so dass eine gewisse Hemmschwelle besteht. Die Weiterentwicklung unterschiedlicher Konzepte muss beobachtet und ggf. für den Einsatz erfolgreicher Konzepte geworben werden.

Zu berücksichtigen ist, dass in ländlichen Gebieten der ÖPNV eine Grundmobilität oft nicht gewährleisten kann. Der Einsatz geeigneter Fahrzeuge, die auch von älteren und in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen problemlos genutzt werden können, hat hier besondere Bedeutung.

Zuständig: MVI

11.4 „SICHER-FIT-UNTERWEGS“

In Zusammenarbeit mit der Landesverkehrswacht, dem Landesapotherverband und der Polizei wurde das Programm „sicher-fit-unterwegs“ für die Seniorinnen und Senioren entwickelt. In mehreren Modulen werden Seniorinnen und Senioren über „Altersgerechte Fahrzeuge, die Wirkungen von Medikamenten und richtiges Verhalten im öffentlichen Raum“ gezielt geschult. Dieses Programm soll fortgeführt werden.

Zuständig: IM

12

FUSSGÄNGERINNEN UND FUSSGÄNGER

Seit Mitte der 1990er Jahre stagniert die Zahl der verletzten Fußgängerinnen und Fußgänger auf gleichem absolutem Niveau. 15% der getöteten Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmer sind Fußgängerinnen und Fußgänger mit steigender Tendenz. 55% der getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger sind älter als 60 Jahre alt. Die überwiegende Zahl der Unfälle mit Fußgängerbeteiligung ereignet sich innerorts.

VERKEHRSMINFRASTRUKTUR

Voraussetzung für ein als angenehm empfundenen Zu-Fuß-Gehen sind sichere, barrierefreie und abwechslungsreiche zusammenhängende Fußwegenetze. Das Zu-Fuß-Gehen ist die Grundform jeglicher Mobilität; es muss für jeden Menschen in Sicherheit möglich sein. Dies bedeutet eine verstärkte Berücksichtigung der Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern im täglichen Verkehrsgeschehen. In den „Leitlinien zur systematischen Verbesserung von Fußwegenetzen“ des damaligen Ministeriums für Umwelt und Verkehr wurden unterschiedliche Ansätze dargestellt und in einer

Modellstudie zu Ravensburg in Anlehnung an die Methode der mentalen Landkarte subjektiv wahrgenommene Verkehrsbeziehungen dokumentiert sowie Verbesserungsvorschläge entwickelt.

Einen Sonderfall innerhalb der Gestaltung als angenehm empfundener Fußwegenetze stellt die Vermeidung von Angsträumen dar.

FUSSGÄNGERÜBERWEGE

Anhand einer repräsentativen Erhebung von Fallzahlen wurde bei den Polizeidirektionen in Baden-Württemberg Anfang 2007 erhoben, ob an Fußgängerüberwegen und Fußgängerlichtsignalanlagen innerorts ein erhöhtes Unfallrisiko für Fußgängerinnen und Fußgänger besteht. Im Ergebnis ist festzustellen, dass ca. 70 bis 80% der Verletzten und Getöteten weder an einem Fußgängerüberweg noch an einer Fußgängerfurt verunglückt sind.

Fußgängerverkehrsanlagen sind allgemein als sicher zu bewerten. Zwingende Voraussetzung ist, dass die allgemeinen und örtlichen Voraus-



setzungen sowie die verkehrlichen Voraussetzungen für die Einrichtung von Fußgängerverkehrsanlagen beachtet und eingehalten werden. Als tendenzielle Aussage lässt sich ableiten, dass Fußgängerschutzinseln bei gebündelt auftretenden Fußgängerquerungen im Streckenverlauf und Mittelstreifen bei linienhaft auftretenden Fußgängerquerungen im Streckenverlauf für querende Fußgängerinnen und Fußgänger am sichersten sind. An signalgeregelten Knotenpunkten ist die Einrichtung einer signalgeregelten Fußgängerfurt die erste Wahl. Lichtsignalanlagen für Fußgängerinnen und Fußgänger und Fußgängerüberwege auf Streckenabschnitten kommen dann in Betracht, wenn bauliche Lösungen aus Platzgründen nicht umgesetzt werden können oder wenn der Fußgängerin bzw. dem Fußgänger ein Vorrang gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr eingeräumt werden muss.

KFZ-TECHNISCHE MASSNAHMEN

Bei Fahrzeugen gibt es Konstruktionsvorschriften, um das Verletzungsrisiko von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern bei Kollisionen zu senken. Insbesondere starre, scharfkantige Bauteile sind zu vermeiden. Neue Ansätze betreffen die Frontgestaltung von Fahrzeugen und insbesondere die aktuellen Themen „aufstellbare Fronthaube“ und Windschutzscheibenairbag. Neben einer generellen Geschwindigkeitsreduzierung in sensiblen Gebieten können Notbremsassistenten mit Fußgängererkennung das Verletzungsrisiko und die Verletzungsschwere deutlich senken. Auch die von Baden-Württemberg in einer Bundesrats-Initiative für schwere Nutzfahrzeuge geforderte Umfeldüberwachung erhöht die Fußgängersicherheit.

Problematisch sind die vielfach noch eingesetzten Frontschutzbügel („Kuhfänger“). Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungs-



wirtschaft weist auf eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hin, der zufolge dadurch eine erhöhte Gefährdung für den Kopf von Kindern und Oberschenkel und Becken von Erwachsenen besteht.

SICHTBARKEIT IM STRASSENVERKEHR

Das Tragen von reflektierender Kleidung erhöht – gerade bei schlechten Sichtverhältnissen – die Sichtbarkeit deutlich. Während normale Kleidung im Scheinwerferkegel eines Autos bis maximal 40 Meter sichtbar ist, erhöht sich die Entfernung für Kleider mit reflektierenden Elementen auf bis zu 150 m. Im Rahmen erhöhter Öffentlichkeitsarbeit ist eine Sensibilisierung für das Thema denkbar.

12.1 VERKEHRSSICHERHEIT VON FUSSGÄNGERINNEN UND FUSSGÄNGERN

Das Land wird geeignete Maßnahmen und Strategien entwickeln und publizieren, um die Verkehrssicherheit von Fußgängern innerorts zu verbessern. Dies steht im Kontext der Förderung des Fußverkehrs.

Zuständig: MVI



12.2 SCHAFFUNG SICHERER ATTRAKTIVER FUSSWEGENETZE

Das Land wird Bestrebungen von Kommunen unterstützen, attraktive Fußwegenetze zu schaffen. Diese beinhalten sichere, direkte und komfortable Führungen. Um die Schwachstellen im Fußverkehrsnetz zu identifizieren sind Fußverkehrsstrategien geeignet.

Fußgängerinnen und Fußgänger sind besonders umwegeempfindlich. Hindernisse und erzwungene Umwege für den Fußverkehr sollten daher systematisch abgebaut werden. Dies umfasst insbesondere überdimensionierte Straßenräume, freie Rechtsabbiegerspuren und andere Barrieren wie Gitter, fehlende Fußgängerfurten an einzelnen Armen eines Knotens und Fußgängertunnel ohne eine attraktive und direkte niveaugleiche Alternative.

Zur Beschleunigung des Fußverkehrs sollten die Knoten so angepasst werden, dass keine langen Wartezeiten an Lichtsignalanlagen entstehen und durch kurze Grünphasen erzwungene Zwischenhalte in der Fahrbahnmitte entfallen. Geschützte Ampelphasen ohne Abbiegerverkehr sind im Sinne der Verkehrssicherheit zu begrüßen.

Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten, die Fußgängerinnen und Fußgänger nur auf Anforderung in das Signalprogramm aufnehmen und damit zusätzliche Wartezeiten erzeugen, sind mit dem Ziel eines sicheren und attraktiven Fußverkehrs nicht vereinbar.

Die Straßenräume sind attraktiv zu gestalten. Angsträume sind zu vermeiden. Die innerstädtischen Fußverkehrsnetze sind durch entsprechende Beschilderung zu kennzeichnen. Bei allen Maßnahmen mit Auswirkungen auf den Fußverkehr sind die Belange der Barrierefreiheit zu beachten. Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist innerorts zu vermeiden.

Niedrige Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr fördern die subjektive und objektive Sicherheit im Fußverkehr signifikant.

Zuständig: MVI

12.3 UMFELDÜBERWACHUNG

Baden-Württemberg wird weiterhin auf die rasche Einführung einer Umfeldüberwachung bei schweren Nutzfahrzeugen drängen, um Nachtfahrten sicherer zu machen und Abbiegeunfälle mit Fußgängerinnen und Fußgängern und Radfahrerinnen und Radfahrern aufgrund des „toten Winkels“ zu reduzieren.

Zuständig: MVI

12.4 VERLETZUNGSARME GESTALTUNG VON FAHRZEUGFRONTEN

Das Land wird sich auf Bundes- und EU-Ebene dafür einsetzen, dass Fahrzeugfronten möglichst verletzungsfrei gestaltet werden.

Zuständig: MVI



13

RADFAHRERINNEN UND RADFAHRER

Die Ursachen für Unfälle unter Beteiligung von Radfahrerinnen bzw. Radfahrern an Verkehrsunfällen sind vielfältig, z. B.:

- Eine nicht dem aktuellen Stand der Technik entsprechende Infrastruktur – insbesondere:
 - Fehlende Sichtbeziehungen durch Führung des Radverkehrs hinter Hindernissen
 - Radverkehrsanlagen mit unzureichenden Breiten und mangelnden Sicherheitsabständen zum ruhenden Verkehr
 - Unvermitteltes Abbrechen von Radwegen, Radverkehrsanlagen mit Hindernissen und rechten Winkeln
 - Nicht auf die Belange des Radverkehrs abgestimmte Lichtsignalanlagen
- Fehlverhalten aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer – insbesondere:
 - nicht angepasste Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, Rechtsabbiegerunfälle, Blockierung von Radwegen oder Radstreifen durch haltende oder parkende Fahrzeuge
 - Fahren auf falschen Straßenteilen (Gehwege, Fußgängerzonen), Fahren in die falsche Richtung, Rotlichtverstöße von Radfahrerinnen und Radfahrern

Insgesamt zeigt die Unfallbilanz bundesweit – aber auch in Baden-Württemberg – Handlungsbedarf auf.

In den vergangenen Jahren hat der Verkauf von Pedelecs in Deutschland kontinuierlich zugenommen. Der Anteil und die Länge der mit dem Pedelec zurückgelegten Wege steigen. Vor diesem Hintergrund gilt es zu beobachten, welche Anforderungen sich für die Verkehrssicherheit ergeben.

Schutzstreifen/ Radfahrstreifen:

Innerorts ereignen sich 50 % bis 60 % aller Unfälle von Radfahrerinnen und Radfahrern an Knotenpunkten. Verschiedene Untersuchungen geben Hinweise darauf, dass die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn im Blickfeld der anderen Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer insbesondere in Form von Schutzstreifen und Radfahrstreifen vor allem in Knotenpunktbereichen ein höheres Sicherheitsniveau für den Radverkehr erreicht als baulich abgesetzte Radwege.

Bei der Novellierung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), die am 1. September 2009 in Kraft getreten ist, wurden auf Antrag von Baden-Württemberg im Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehrs-Ordnung (BLFA-StVO) mit Zustimmung aller Bundesländer die bisherigen, von der Verkehrsstärke abhängigen, Einschränkungen für Rad-



verkehrsführungen auf der Straße aufgehoben. Der Entscheidungs- und der Ermessensspielraum für Verkehrsplanerinnen bzw. Verkehrsplaner und Straßenverkehrsbehörden wurde dadurch erheblich erweitert. Ebenfalls auf Antrag von Baden-Württemberg wurde in der VwV-StVO als generelle Regelung verbindlich festgeschrieben, dass markierte Radwegefurten als Radverkehrsführungen über Kreuzungen und Einmündungen hinweg dienen und im Falle von Radverkehrsführungen im Zuge von Vorfahrtsstraßen Radwegefurten bei allen Führungsformen des Radverkehrs zu markieren sind, um so aus Vorfahrtstraßen abbiegende und aus nicht vorfahrtberechtigten Straßen einbiegende Fahrzeugführerinnen bzw. Fahrzeugführer auf querende Radfahrerinnen und Radfahrer hinzuweisen. Diese in der VwV-StVO verankerten Regelungen zur Radverkehrsführung im Zuge von Vorfahrtsstraßen tragen dazu bei, die Zahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung weiter zu reduzieren und das Radfahren noch sicherer und attraktiver zu machen.

Der Runde Tisch Radverkehr (2006 bis 2009) hat zahlreiche Vorschläge ausgearbeitet. Nach dem Beschluss des 2009 gegründeten Landesbündnisses ProRad wurden diese zum Teil bereits schrittweise umgesetzt und sollen auch zukünftig weiter realisiert werden. Hinzu kommen weitere Vorschläge, die im Rahmen eines Landesradverkehrsplanes in den nächsten Jahren verwirklicht werden sollen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf Maßnahmen im Bereich Infrastruktur, Ordnungsrecht sowie Kommunikation und Verhaltensbeeinflussung.

Ziel ist es, darauf hinzuwirken, dass das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel ernst genommen wird und die Sicherheitsbelange der Radfahrerinnen und Radfahrer bei Planung und Unterhaltung von Verkehrsanlagen beachtet



werden. Zusätzlich gilt es durch gezielte Kommunikationsmaßnahmen Verhaltensänderungen bei den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu erreichen sowie eine wechselseitige Rücksichtnahme zu bewirken. Gleichzeitig muss gegen permanente unfallträchtige Verstöße von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern auch durch verstärkte Verkehrsüberwachungsmaßnahmen in Verbindung mit Aufklärung und Sanktionierung vorgegangen werden.

A) KONZEPTION

13.1 ENTWICKLUNG EINES LANDESRAD-VERKEHRSPLANES

Das Land Baden-Württemberg entwirft in Zusammenarbeit mit allen für die Radverkehrsförderung relevanten Akteuren einen Landesradverkehrsplan bei dem das Thema Verkehrssicherheit eine zentrale Rolle einnehmen wird.

Im Rahmen der Planerstellung wird ein abgestimmtes Maßnahmenpaket entwickelt, mit dem die Verkehrssicherheit im Radverkehr systematisch, flächendeckend erhöht werden kann. Dabei wird der Schwerpunkt auf dem Bereich der Prävention liegen.

Zuständig: MVI

13.2 ENTWICKLUNG EINES LANDESRAD- VERKEHRSNETZES

Das Land Baden-Württemberg erstellt in enger Abstimmung mit Kommunen und Regierungspräsidien ein möglichst durchgängig sicher befahrbares Landesradverkehrsnetz, das dem aktuellen Stand der Sicherheitstechnik entspricht – dies beinhaltet auch eine für Kinder verständliche Wegweisung. Darüber hinaus unterstützt das Land Kommunen bei der Schaffung attraktiver Radverkehrsnetze, die sowohl tagsüber als auch bei Dunkelheit eine hohe subjektive und objektive Sicherheit gewährleisten. Zuständig: MVI

B) INFRASTRUKTUR

13.3 RADWEGE UND RADVERKEHRS- ANLAGEN

Auf allen Ebenen wird darauf hingewirkt, dass der Stand der Technik (RASt und ERA) im Hinblick auf den Radverkehr bei der Anlage und Unterhaltung von Radverkehrsanlagen insbesondere bei vom Land finanzierten oder geförderten Maßnahmen beachtet wird.

Zuständig: MVI

C) KOMMUNIKATION UND VERHALTENS- BEEINFLUSSUNG

13.4 KAMPAGNEN UND AKTIONEN

Verstärkte und dauerhaft angelegte Aktionen und Maßnahmen sollen das Miteinander von Fußgängern, motorisiertem Individualverkehr und Radfahrenden konfliktfreier machen. Das Ziel der Kommunikationsmaßnahmen ist der Aufbau von Risikokompetenz und die Verbesserung der Regelakzeptanz bei allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern.

Dazu werden neue „Zielgruppenspezifische Kampagnen“ konzipiert und umgesetzt. Bestehende Aufklärungsaktionen (z. B. „Radhelm-Kampagne „Schütze Dein Bestes“) werden weiterentwickelt.

Zuständig: MVI, IM

13.5 MOBILITÄTSERZIEHUNG AN KINDERGÄRTEN UND SCHULEN

Es wird angestrebt, die Themen Mobilität und Verkehrssicherheit in Bezug auf den Radverkehr in allen Jahrgangsstufen zu verankern und das sichere Verhalten im Verkehr bei Wegen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu vermitteln. An den weiterführenden Schulen beinhaltet die Mobilitätserziehung dabei gleichzeitig Fragen zur Verkehrsmittelwahl.

Neben der Ausbildung der Kinder und Jugendlichen selbst erhöht die Einbeziehung der Eltern den Effekt einer nachhaltigen Mobilitätserziehung.

Zuständig: MVI, IM und KM

13.6 AUFKLÄRUNGSMASSNAHMEN

- Verkehrssicherheitstage (Polizei steht an Brennpunkten und informiert).
- Unterstützung von Schulungen durch z. B. ADFC und ADAC (z. B. Fahrradsicherheitskurse für bestimmte Zielgruppen).
- Schulungen der unteren Verwaltungsbehörden.

Zuständig: MVI, IM

D) ORDNUNGSRECHTLICHE MASSNAHMEN

13.7 ÜBERPRÜFUNG DER RADWEGEBENUTZUNGSPFLICHT

Eine Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht wird vorgenommen.

Zuständig: MVI

13.8 HERABSETZUNG DER ZULÄSSIGEN GESCHWINDIGKEIT INNERORTS AUF FAHRRADRELEVANTEN STRECKEN

Die Herabsetzung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für Kfz auf Strecken mit hohem Radverkehrsanteil bzw. Strecken mit hohem Potenzial für den Radverkehr innerorts wird geprüft und umgesetzt, wo die rechtlichen Voraussetzungen dies ermöglichen.

Zuständig: MVI

13.9 ÜBERWACHUNG DES VERKEHRS

Eine verstärkte Überwachung des Verkehrs im Hinblick auf die Verkehrssicherheit des Radverkehrs wird angestrebt.

Im Bereich des fließenden Verkehrs sind anhand der örtlichen Unfalllage im Rahmen der allgemeinen Verkehrsüberwachung Kontrollmaßnahmen vorzunehmen, die sicherheitsrelevante Regelverstöße von Radfahrerinnen und Radfahrern (z.B. Gehwegfahren) sowie Autofahrerinnen und Autofahrern (z.B. fehlender Schulterblick) umfassen.

Geringe seitliche Überholabstände sind einer der Gründe für häufiges Gehwegfahren von Radfahrerinnen und Radfahrern. Daher sollte geprüft werden, ob im Rahmen einer Studie Lösungen gefunden werden können, wie zu geringe seitliche Überholabstände des Kfz-Verkehrs gegenüber dem Radverkehr wirkungsvoll kontrolliert werden können.



Der ruhende Verkehr wird von den Städten und Kommunen überwacht. Dabei müssen die Parkverstöße mit hoher Sicherheitsrelevanz für die Radfahrerinnen und Radfahrer in den Fokus gerückt werden.

Zuständig: IM, Kommunen, MVI

13.10 HELMPFLICHT

Das Land Baden-Württemberg tritt für die Prüfung einer allgemeinen Helmpflicht (gemäß VMK-Beschluss vom 5./6.10.2011) ein.

Zuständig: MVI

E) FORSCHUNG

13.11 STUDIE ZUR SCHUTZWIRKUNG VON RADHELMEN

Unbestritten ist, dass das Tragen von Radhelmen das Verletzungsrisiko für Radfahrerinnen und Radfahrer bei Unfällen verringert. Die Kampagne „Schütze Dein Bestes“ zeigt dies unter Einbeziehung der Wissenschaft⁴ eindrucksvoll auf. Der Schutz vor Kopfverletzungen hat für Radfahrerinnen und Radfahrer eine hohe Priorität.

Zuständig: MVI

⁴ Prof. Dr. Schuhmann, Klinik für Neurochirurgie, Uni Tübingen

14

MOTORRADFAHRERINNEN UND MOTORRADFAHRER

Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer tragen ein hohes Unfallrisiko. In Relation zur Jahresfahrleistung ist das Risiko, mit einem Motorrad an einem Verkehrsunfall mit Personenschaden beteiligt zu sein, sechsmal höher als das einer Pkw-Fahrerin bzw. eines Pkw-Fahrers. Das fahrleistungsbezogene Risiko bei einem Verkehrsunfall ums Leben zu kommen ist sogar 18-mal so hoch.

Eine detaillierte Analyse der Motorradunfälle des Innenministeriums ergab folgende Eckpunkte:

- Nahezu 50% der Verkehrsunfälle mit Beteiligung einer Motorradfahrerinnen bzw. eines Motorradfahrers wurden selbst verursacht.
- 66% der getöteten Motorradnutzerinnen und Motorradnutzer verunglückten bei Unfällen, die selbst verursacht wurden.
- Mit einem Anteil von 46% ist überhöhte/nicht angepasste Geschwindigkeit die Hauptunfallursache bei den Motorradunfällen mit Personenschaden (alle Verkehrsteilnehmer: 22%).
- Bei Unfällen, die von einer Motorradfahrerinnen bzw. einem Motorradfahrer verursacht wurden und bei denen eine Motorradnutzerin bzw. ein Motorradnutzer tödlich verunglückte, liegt der Anteil der Unfälle bei überhöhter/nicht angepasster Geschwindigkeit bei 57%.
- 57% der Motorradunfälle ereignen sich innerhalb geschlossener Ortschaften. Jedoch verunglückten 83% der getöteten Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer außerhalb geschlossener Ortschaften.
- Auch bei den Motorradunfällen ist die Risikogruppe der jungen Fahrerinnen und Fahrer stark unfallbelastet. Allerdings gilt dies auch für die Altersgruppe der 41 – 50-jährigen.

- Eine Sonderauswertung der tödlichen Motorradunfälle hat ergeben, dass der Faktor „Fahrerfahrung mit dem Unfallfahrzeug“ großen Einfluss auf das Unfallrisiko hat. 43% der Unfallfahrerinnen und Unfallfahrer führten das „neue“ Motorrad nicht länger als ein Jahr.
- Nur 59% der tödlich verunglückten Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer trugen eine vollständige Schutzkleidung. Weitaus geringer ist eine Ausstattung mit Protektoren.
- Lediglich 7% der verunfallten Motorräder waren mit „Automatischem Blockierverhinderer“ ausgestattet.

Zahlen zu Motorradunfällen

50% der Verkehrsunfälle mit Beteiligung einer Motorradfahrerinnen bzw. eines Motorradfahrers wurden selbst verursacht.

66% der getöteten Motorradnutzerinnen und Motorradnutzer verunglückten bei Unfällen, die selbst verursacht wurden.

Mit einem Anteil von **46%** ist überhöhte/nicht angepasste Geschwindigkeit die Hauptunfallursache bei den Motorradunfällen mit Personenschaden.

Nur **59%** der tödlich verunglückten Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer trugen eine vollständige Schutzkleidung. Weitaus geringer ist eine Ausstattung mit Protektoren.

Entschließung „zur Verbesserung der Sicherheitsausstattung von Motorrädern“

(BR-Drs. 669/08 (Beschluss) vom 10.10.2008)

Bei Gefahrenbremsungen sind blockierende Räder oft die Ursache für Stürze. Forschungsprojekte zeigten auf, dass automatische Blockierverhinderer (ABV) sowohl einen Teil der Stürze verhindern als auch Bremswege verkürzen können. Der Bundesrat hat deshalb auf Antrag Baden-Württembergs eine Entschließung „zur Verbesserung der Sicherheitsausstattung von Motorrädern“ gefasst (BR-Drs. 669/08 (Beschluss) vom 10.10.2008). Die EU-Kommission plant im Rahmen einer Novellierung der EU-Typgenehmigung die Einführung einer ABV-Pflicht für Motorräder über 125 cm³ ab 2017.

Stufenzugang zum Motorradführerschein

Das System des sog. Stufenzugangs zum Motorradführerschein, das bereits bisher dem deutschen Fahrerlaubnisrecht zugrunde lag, wird mit Umsetzung der 3. EU-Führerschein-Richtlinie 2006/126/EG ab 19. Januar 2013 weiterentwickelt und EU-weit eingeführt. Im Stufenverhältnis der neu geordneten Zweiradklassen AM – A1 – A2 – A sind gestaffelte Mindestalter zwischen 16 und 24 Jahre vorgesehen, so dass die höhere Leistungsklasse erst mit höherem

Einstiegsalter bzw. nach zweijährigem Vorbesitz der niedrigeren Klasse erworben werden kann. Die Aufhebung der Drosselung auf 80 km/h für Leichtkraftmäder der Fahrerlaubnisklasse A1 ermöglicht den Fahrzeuglenkern jetzt Geschwindigkeiten von ca. 100 km/h zu erreichen. Das Zugangsalter wurde jedoch bei 16 Jahren belassen, was zu einem erhöhten Unfallrisiko für diese Zielgruppe führen kann. Dies gilt es bei der Unfallanalyse künftig besonders zu beachten.

Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken

Das landesweite Konzept zur Bekämpfung von Motorradunfällen muss konsequent fortgeführt werden. So hat Baden-Württemberg als eines der ersten Bundesländer das Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MVMot) verbindlich eingeführt.

Das MVMot gilt in erster Linie für unfallauffällige Bereiche von Motorradstrecken im Zuge bestehender Landstraßen. Es ergänzt die Merkblätter für die „Auswertung von Straßenverkehrsunfällen, Teil 1: Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten und Teil 2: Maßnahmen gegen Unfallhäufungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Das MVMot ist speziell zugeschnitten als



Arbeitsunterlage für die Straßenverkehrsbehörden, die Polizei und die Straßenbauverwaltung sowie für die Verkehrsschau- und Unfallkommissionen zur Identifikation von Unfallhäufungen mit Motorradfahrereteiligung auf Landstraßen. Es gibt den Behörden eine Orientierungshilfe für in Frage kommende Abhilfemaßnahmen.

Zur Vermeidung von Motorradunfällen oder zumindest zur Reduzierung der Unfallfolgen werden im MVMot verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Verdeutlichung der optischen Führung durch Fahrbahnmarkierung, zur Unterstützung der optischen Führung durch senkrechte Leiteinrichtungen und zur Verbesserung der Beschilderung, straßenbauliche und betriebliche Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrbahngriffigkeit und Beseitigung von Hindernissen neben der Fahrbahn, sowie polizeiliche Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung und Prävention aufgezeigt.

Als weitergehende Maßnahmen schlägt das MVMot den Ersatz von Richtungstafeln (Zeichen 625 StVO) mit harter Aufstellvorrichtung (Pfoften) durch flexible Poller mit Richtungstafeln aus Kunststoff und verdichtet gestellte Leitpfosten sowie die Anbringung eines Unterschutzschildes an Schutzplanken vor. Mit dem Ersatz von Richtungstafeln (Zeichen 625 StVO) mit harter Aufstellvorrichtung (Pfoften) durch flexible Poller mit Richtungstafeln aus Kunststoff und verdichtet gestellte Leitpfosten kann die Schwere von Motorradunfällen wirksam reduziert werden. In Kurven ohne Richtungstafeln können zur Verdeutlichung des Kurvenverlaufs flexible Poller oder verdichtet aufgestellte Leitpfosten zum Einsatz kommen. Flexible Poller sind ergänzende verkehrstechnische Einrichtungen analog den Leitprofilen in Schutzplankenholmen, deren Einsatz von der Verkehrsschau- oder Unfallkommission geprüft

wird. Die zuständigen Behörden wurden vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur über die alternativen Möglichkeiten zum Einsatz von „weichen“ Elementen zur Verdeutlichung des Kurvenverlaufs informiert.

Bikertreffs

Zu Beginn und Ende der Motorradsaison führt die Polizei zielgerichtete und intensive Verkehrsüberwachungsmaßnahmen durch. Begleitend hierzu finden zahlreiche „Bikertreffs“ der Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR im Land statt. Große Beachtung fand der bisher zweimal veranstaltete landesweite Bikertag mit jeweils über 6.000 Besuchern.

14.1 ENTSCHÄRFEN VON UNFALLSCHWERPUNKTEN

Unfallhäufungsstellen und Unfallstrecken müssen baulich entschärft werden.

Zuständig: MVI

14.2 TEMPOLIMITS

Tempolimits müssen angeordnet und überwacht werden.

Zuständig: MVI, IM

14.3 SCHUTZAUSSTATTUNG VON MOTORRADFAHRERINNEN UND MOTORRADFAHRERN

Es ist politisch darauf zu drängen, dass die Schutzausstattung von Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern verpflichtend verbessert wird. ECE-geprüfte Protektoren sollten verpflichtend getragen werden müssen. Zwischenzeitlich sind beispielsweise auch erste Airbags auf dem Markt. Diese Entwicklung ist zu unterstützen und weiter voranzutreiben.

Zuständig: MVI

14.4 FORTSETZUNG VON PRÄVENTIONS- VERANSTALTUNGEN

Fortgeführt werden müssen zwingend die Präventionsveranstaltungen unter Einbeziehung der Medien. Bikertreffs und der landesweite Bikertag leisten einen wichtigen Beitrag zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit und der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer für die Belange der Motorradsicherheit.

Zuständig: IM

14.5 VERKEHRSÜBERWACHUNG

Die Verkehrsüberwachungsmaßnahmen müssen intensiviert werden. Dazu müssen regionale Kontrollaktionen noch verstärkt werden. Als positiver Nebeneffekt kann in gewissem Umfang der technische Zustand der Maschinen (z. B. Manipulationen) überprüft werden.

Zuständig: IM

14.6 UNTERFAHRSCHUTZ FÜR MOTOR- RADFAHRERINNEN UND MOTORRAD- FAHRER

An allen unfallauffälligen und sonstigen auffälligen Bereichen ist ein Unterfahrschutz für Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer an vorhandenen Schutzplanken anzubringen.

Zuständig: MVI

14.7 AUSTAUSCH STARRER RICHTUNGS- TAFELN DURCH KURVENLEITAFELN AUS KUNSTSTOFF

Auf Motorradstrecken sollen vorhandene Richtungstafeln (Zeichen 625 StVO) mit harter Aufstellvorrichtung (Pfosten) durch Leitpfosten und eine darauf aufsteckbare Kurvenleittafel aus Kunststoff ersetzt werden.

Zuständig: MVI



14.8 SICHERHEITSPROGRAMM FÜR MOTORRADFAHRERINNEN UND MOTORRADFAHRER

Im Rahmen der Ausarbeitung eines Sicherheitsprogramms für Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer wurde für die Verkehrsteilnehmerart Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer eine landesweite Übersicht zu Verkehrsverhalten, Verkehrssicherheitslage und Sicherheitspotential erstellt. Diese Informationen werden in Steckbriefen für einzelne Streckenabschnitte dargestellt und in thematischen Karten grafisch aufgearbeitet. Die Ermittlung einer Rangfolge der unfallauffälligen und sonstigen auffälligen Streckenabschnitte mit Motorradfahrerbeteiligung in Baden-Württemberg ist somit möglich. Der Umfang der erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen (z. B. Streckenverbote) und baulichen Maßnahmen (z. B. Schutzwälle, Unterfahrschutz) kann nun, differenziert nach Stadt- und Landkreisen, im Rahmen einer Kostenberechnung aufgezeigt und eine Prioritätenliste aufgestellt werden. Dies soll künftig die Arbeit der Unfallkommissionen im Land unterstützen. Das Sicherheitsprogramm wurde in Auftrag gegeben und ist derzeit in der Erarbeitung.

Zuständig: MVI

15 GEWERBLICHER KRAFT- UND OMNIBUS-VERKEHR

Die Lkw-Unfälle haben insgesamt einen geringen prozentuellen Anteil an allen Verkehrsunfällen. Allerdings sind die Folgen aufgrund der hohen bewegten Massen für alle Beteiligten oftmals gravierend. Neben den hohen Sachschäden sind die Verletzungen – insbesondere im Falle einer Beteiligung anderer Verkehrsarten – sehr schwerwiegend. Nahezu jeder vierte Verkehrstote im Land kam bei einem Verkehrsunfall mit Lkw-Beteiligung ums Leben.

Kontrollsituation 2011 und 2012

Im Jahr 2012 wurden in Baden-Württemberg ca. 158.000 Fahrzeuge des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs polizeilich überprüft. Dabei mussten über 65.500 Fahrzeuge beanstandet werden. Die Polizei betrachtet dieses Segment ganzheitlich, d. h. neben der Verkehrs- und Ladungssicherheit stehen faire Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal (Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten) aber auch der faire Wettbewerb im Fokus der polizeilichen Überwachungsmaßnahmen.

Berufskraftfahrerqualifikation

Für Lkw- und Busfahrerinnen und -fahrer bestehen europaweit gesetzliche Verpflichtungen zur Gesundheitsprüfung sowie für gewerbliche Lkw- und Busfahrerinnen und -fahrer zur beruflichen Aus- und Weiterbildung, jeweils im 5-Jahres-Turnus. Die Neuregelung zur Berufskraftfahrer-Qualifikation wurde seitens der Landesregierung Baden-Württemberg durch umfangreiche Hinweise an alle Beteiligten, insbesondere Führerscheinstellen, Industrie- und Handelskammern, Fahrlehrerschaft, Verkehrsverbände sowie durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit (z. B. Informationsbroschüre an alle Fahrerinnen und Fahrer in großer Stückzahl) begleitet. Damit ist eine breite Akzeptanz und Umsetzung in der Praxis nach Ablauf der großzügigen Übergangsfristen zu erwarten. Die Neuregelung leistet einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie zur Entwicklung eines defensiven Fahrstils und eines rationellen Kraftstoffverbrauchs.



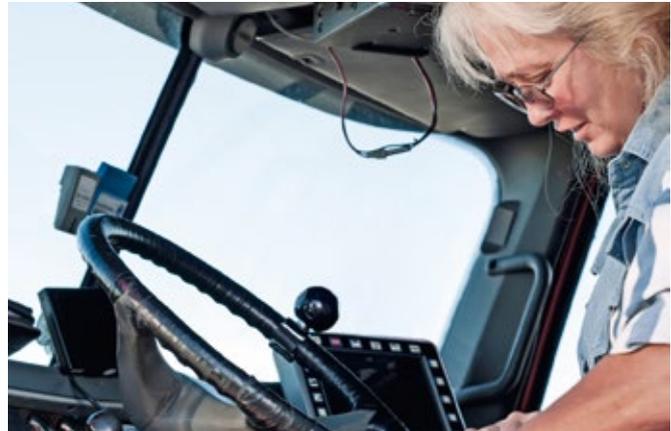
Initiative zur medizinischen Unterwegsversorgung von Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern

Der Verein „DocStop für Europäer e. V.“ wurde zur Förderung des öffentlichen Gesundheitswesens sowie der öffentlichen Gesundheitspflege vor allem durch die bessere medizinische Unterwegsversorgung von BerufskraftfahrerInnen vorrangig auf den Transeuropäischen Verkehrswegen gegründet. DocStop ist eine Serviceleistung des gemeinnützigen Vereins „DocStop für Europäer e. V.“ ohne jede Verpflichtung. Sie leistet einen Beitrag zur Verkehrssicherheit und zur Schaffung humanitärer Arbeitsplätze für alle BerufskraftfahrerInnen im Transportgewerbe Deutschlands. Eine bundesweite Befragung der Zielgruppe hatte ergeben, dass fast 85% der BerufskraftfahrerInnen über eine mangelnde medizinische Versorgung am Arbeitsplatz klagen. Um zu verhindern, dass durch Eigenmedikation und/oder das Fahren mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen, schwere Verkehrsunfälle geschehen, wurde das humanitäre Projekt gegründet.

Baden-Württemberg war bereits früh als erstes deutsches Bundesland Partner der Initiative DocStop. Die Landesregierung wird das Projekt auch weiterhin unterstützen.

Schulung in energiesparendem Fahren

Mitarbeiterschulungen werden von zahlreichen Flottenbetreibern durchgeführt, ohne dies öffentlich darzustellen. Gründe für die Schulungsmaßnahmen liegen neben Kraftstoffersparnis in der besseren Fahrzeugschonung und reduzierten Instandhaltungskosten sowie in der geringeren Unfallhäufigkeit. Die Förderung einer energiesparenden Fahrweise leistet damit auch einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Zur Erhöhung der Nachfrage nach Energiesparkursen wurde 2012 durch das



Land Baden-Württemberg das Förderprogramm „Energiesparend Fahren“ aufgelegt.

„TruckerTreffs“

Weiterhin wurden durch der Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR zahlreiche „TruckerTreffs“ auf Autobahnparkplätzen bzw. in sehr frequentierten Industriegebieten durchgeführt. Eine Fortführung ist geplant.

Lkw-Überholvorgänge

Die Vereinheitlichung der Lkw-Geschwindigkeiten auf Autobahnen führt im Ergebnis zu vermehrten Lkw-Überholvorgängen mit geringeren Differenzgeschwindigkeiten und damit länger dauernden Überholvorgängen, die zudem in der Regel nur unter gezielter Begehung von Ordnungswidrigkeiten möglich sind, nämlich Fahrzeugabstand vor und nach dem Überholvorgang unter 50 m, Differenzgeschwindigkeit unter 20 km/h und ein Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h beim Überholen. Durch ein generelles Überholverbot würde in aller Regel das indirekt schon bestehende Verbot eigenständig verankert und das Vorankommen einer die StVO beachtenden Lkw-Fahrerin bzw. eines Lkw-Fahrers nicht beeinträchtigt. Die durch das ordnungswidrige Überholverhalten zu erzielenden Zeitgewinne sind gering.

15.1 LKW-ÜBERHOLVERBOT

Die Landesregierung wird Initiativen unterstützen, die eine Einführung eines generellen Lkw-Überholverbotes auf vierspurigen Bundesautobahnen vorsehen. Als Übergangslösung kann durch die zeitliche und räumliche Ausweitung der bestehenden Lkw-Überholverbote der Verkehrsfluss auf den Überholstreifen verbessert werden. Bisher bestehen in Baden-Württemberg auf 5% der Autobahnrichtungsfahrbahnen ganztägige und auf 32% zeitlich befristete Lkw-Überholverbote von derzeit 6 Uhr bis 19 Uhr. Die Regierungspräsidien schlagen aufgrund ihrer Verkehrsbeobachtungen eine Ausdehnung des Zeitfensters auf 21 Uhr vor. Auf stark belasteten Autobahnabschnitten kommt auch eine räumliche Ausweitung der Überholverbotsstrecken in Betracht.

Zuständig: MVI



15.2 GEWINNABSCHÖPFUNG BEIM GEWERBLICHEN GÜTERVERKEHR

Im Jahr 2011 wurde die Gewinnabschöpfung nochmals deutlich intensiviert. Die Dienststellen wurden angewiesen, rechtswidrig erlangte Gewinne (z.B. durch Überladung) durch das sehr wirkungsvolle Verfahren der Gewinnabschöpfung möglichst wieder den Bußgeldbehörden bzw. der Justiz zuzuführen. Diese Praxis soll auch in Zukunft beibehalten werden.

Zuständig: IM

15.3 SENSIBILISIERUNG DER BUSSGELDSTELLEN

Die Bußgeldbehörden müssen hinsichtlich der Anwendung des Instrumentes der Gewinnabschöpfung nochmals sensibilisiert werden.

Zuständig: IM

15.4 VERBESSERUNG DER AUSSTATTUNG MIT KONTROLLTECHNIK

Sämtliche Aktivitäten sind im Hinblick auf die prognostizierte Zunahme des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs zu intensivieren. Dazu müssen die Kontrolleinheiten der Polizei möglichst flächendeckend mit moderner Kontrolltechnik ausgestattet sein.

Zuständig: IM

15.5 FORTFÜHRUNG DER TRUCKERTREFFS

Eine Durchführung der TruckerTreffs als wirkungsvolle Aufklärungsmaßnahme für Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer ist auch zukünftig geplant.

Zuständig: IM

15.6 KOPPELUNG SPRITSPARTRAININGS-FAHRSICHERHEITSTRAININGS

Das 2012 aufgesetzte Förderprogramm „Energiesparend Fahren“ wird fortgeführt. Eine Förderung von gekoppelten Kursen Energiesparen – Fahrsicherheitstraining wird erwogen.

Zuständig: MVI

16

SONDERTHEMEN

16.1 ERSTELLUNG UNFALLRANKING

Durch eine Darstellung verkehrssicherheitsrelevanter Indikatoren im Vergleich der Stadt- und Landkreise kann anstehender Handlungsbedarf augenfällig gemacht werden. Auch wenn durch die vielfach unterschiedlichen Voraussetzungen in den Kreisen eine exakte Vergleichbarkeit nur mit Einschränkungen darstellbar ist, kann durch die „Hitliste“ doch Handlungsdruck erzeugt und Maßnahmen angeregt werden.

Für eine öffentlichkeitswirksame Präsentation muss noch das Konzept durch alle Beteiligten erstellt werden. Die inhaltlichen Schwerpunkte und Aussagen müssen sorgfältig festgelegt werden. Aus den besonders betroffenen Kreisen sind Gegenargumente zu erwarten.

Zuständig: IM, MVI

TABELLARISCHE MASSNAHMENÜBERSICHT

17

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Zuständig
Straßenverkehrsinfrastruktur	1	3.1	Durchführung der Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit für Infrastrukturprojekte	MVI
	2	3.2	Durchführung von Straßenverkehrssicherheitsaudits für Infrastrukturprojekte und gezieltes Erkennen von sicherheitsspezifischem Fortbildungsbedarf für die Straßenplaner. Bereitstellung der ausgewerteten Audits zur Ermittlung von Best Practice Maßnahmen	MVI
	3	3.3	Sicherheitseinstufung und das -management: Regelmäßige Netzanalysen zur Ermittlung der Sicherheit des im Betrieb befindlichen Außerortsstraßennetzes	MVI
	4	3.4	Sicherheitsüberprüfung: Regelmäßige Vor-Ort-Überprüfung der Sicherheit des im Betrieb befindlichen Straßennetzes	MVI über SM/AM
	5	3.5	Erfassung und Verarbeitung von Unfalldaten, jährliche Auswertung nach straßenbaulichen Maßnahmen nach Bedarf	IM erfasst und wertet aus, Straßenbauverwaltung im MVI wertet nur aus
	6	3.6	Bestellung und Ausbildung von Auditorinnen und Auditoren und verstärkter Austausch bewährter Praktiken	MVI
	7	3.7	Überprüfen und ggf. Umgestaltung von Kreisverkehrsplätzen	MVI
	8	3.8	Regelmäßige Durchführung eines jährlichen Verkehrssicherheitsscreenings mit Bildung von Schwerpunkten	MVI
	9	zu 3.8	Systematische Benennung von kritischen Streckenabschnitten durch Rangfolgeermittlung und in der Folge Vorschläge für Maßnahmen	MVI
	10	3.9	Beseitigung von Unfallstellen in Baden-Württemberg, Unfallanalyse und Vorschläge von Sofortmaßnahmen	MVI
	11	3.10	Umrüsten von Mittelstreifen an zwei-bahnigen Straßen (Bundesfern-, Landesstraßen) zur Verhinderung von Lkw-Durchbrüchen	MVI
	12	3.11	Schrittweise Realisierung eines „hindernisfreien Seitenraums“	MVI
	13	3.12	Entschärfen kritischer Hindernisse an allen Bundes- und Landesstraßen	MVI in Zusammenarbeit mit Regierungspräsidien bzw. Unteren Verwaltungsbehörden

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Zuständig
Straßenverkehrsinfrastruktur	14	zu 3.12	Durchführen gesonderter Verkehrsschauen durch die zuständigen Unteren Verwaltungsbehörden für Bundes- und Landesstraßen, an denen die Regierungspräsidien teilnehmen sollten	MVI in Zusammenarbeit mit Regierungspräsidien bzw. Unteren Verwaltungsbehörden
	15	3.13	Anbringung von Rüttelstreifen auf Bundesautobahnen und Landstraßen	MVI
	16	3.14	Vermeidung von Falschfahrten auf Autobahnen: Überprüfung und Nachbesserung der Beschilderung zur Vermeidung von Falschfahrten an Autobahnen sowie zweistreifigen Bundesstraßen	MVI
	17	zu 3.14	Überprüfung der Markierungen im Bereich der Anschlussstellen speziell für Linksabbieger sowie Aufbringung von Richtungspfeilen, wo bislang nicht vorhanden an Autobahnen bis Mitte 2013 sowie an zweibahnigen Bundesstraßen bis Ende 2014	MVI
	18	zu 3.14	Ergänzung der Markierung an Knotenpunkten durch zusätzliche Richtungspfeile nach der Wartelinie sowie am Beginn der Einfahrt, die Anbringung einer inneren Abbiegeline sowie einer einseitigen Fahrstreifenbegrenzung im Bereich der Ausfahrt bis Ende 2014	MVI
	19	3.15	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch ausreichend bemessene Bau-, Gestaltungs- und Betriebsformen und konsequente Einhaltung der Entwurfsrichtlinien im Straßenbau	MVI in Verbindung mit Sicherheitsaudits
	20	3.16	Konsequente Umsetzung der im „Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement“ beschriebenen Forderungen des BMVI	MVI
	21	3.17	Priorisierung von Tierquerungshilfen nach dem Bundesprogramm Wiedervernetzung	MVI
	22	zu 3.17	Erstellung eines Landesprogramms Wiedervernetzung	MVI
	23	3.18	Sicherheitstechnische Nachrüstung von Tunneln bis zum Jahr 2016	MVI
	24	3.19	Behindertengerechter Ausbau und Schaffung von Barrierefreiheit in Tunneln	MVI

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Zuständig
Straßenverkehrsmanagement	25	4.1	Weiterentwicklung bestehender Ansätze in Richtung eines „proaktiven Verkehrsmanagements“	MVI
	26	zu 4.1	Ausbau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf hochbelasteten Autobahnen entsprechend dem Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015 („Anti-Stau-Programm“)	MVI
	27	zu 4.1	Verstärkter Einsatz mobiler Stauwarnanlagen bei Autobahnbaustellen und Untersuchung von Möglichkeiten zur beschleunigten Räumung von stauverursachenden Unfallstellen auf Autobahnen	MVI
	28	zu 4.1	Evaluation des Potenzials zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei der noch im Forschungs-/Erprobungsstadium befindlichen Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur („kooperative Systeme“)	MVI
	29	4.2	Verstärkte Umsetzung des Programms des Bundes zur Schaffung von Lkw-Stellplätzen auf Bundesautobahnen sowie Evaluierung der Projekte zu dynamischen Lkw-Stellplatzanzeigen und weiterer Ausbau	MVI
Straßenverkehrs-Ordnung	30	5.1	Studie zu Auswirkungen Tempo 30 km/h innerorts und daraus abgeleitet Erstellung Leitfaden für Baden-Württemberg	MVI
	31	zu 5.1	Ausschöpfen des rechtlichen Rahmens zur Anordnung von Tempo 30 km/h innerorts	MVI
	32	5.2	Empfehlung an Bundesverkehrsministerium zur Erstellung aktueller Untersuchungen zu Tempolimits auf Bundesautobahnen	MVI
	33	5.3	Start einer Bundesratsinitiative zur Schaffung von Beurteilungsgrundlagen von Höchstgeschwindigkeit Tempo 90 km/h auf Landstraßen außerorts	MVI
	34	zu 5.3	Ausschöpfen der bundesrechtlich vorgegebenen Möglichkeiten für Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Landstraßen außerorts	MVI

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Zuständig
Fahrerlaubnisrecht	35	6.1	Zur weiteren Verdrängung von Alkohol im Straßenverkehr verfolgt die Landesregierung das Ziel einer Null-Promille-Grenze für alle Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer und wird auch für Fahrräder eine Verschärfung der Rechtsvorschriften zur Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss thematisieren	MVI
	36	6.2	Das Land unterstützt freiwillige Gesundheitsüberprüfungen und Auffrischkurse und wird Maßnahmen ergreifen, um deren Akzeptanz zu erhöhen	MVI
	37	6.3	Plädoyer für einen verpflichtenden Sehtest aller FührerscheinbesitzerInnen. Ein solcher Sehtest ist zur Voraussetzung für die Verlängerung des Führerscheins alle 15 Jahre zu machen	MVI
	38	6.4	Die Landesregierung drängt auf eine Reform des Fahrlehrerrechts auf bundesrechtlicher Ebene, um die Rahmenbedingungen für die Berufsausübung im Interesse der Verkehrssicherheit zu verbessern	MVI
	39	6.5	Die Landesregierung setzt sich dafür ein, dass das reformierte Punktesystem weiterhin als wesentliches Instrument zum Erhalt eines hohen Niveaus der Sicherheit im Straßenverkehr dient	MVI
	40	6.6	Die Landesregierung lehnt eine Absenkung des Mindestalters für Mopedführerscheine von 16 auf 15 Jahre ab wegen der höheren Unfallrisiken	MVI
	41	6.7	Die Landesregierung plant bei anhaltender positiver Resonanz auf die Aktion „Gelbe Karte“ eine flächendeckende Umsetzung in Baden-Württemberg	MVI
	42	6.8	Die Landesregierung wird die nachlassende Konzentration bei Schläfrigkeit/ Müdigkeit auch aufgrund von Schlafdefiziten ohne medizinisches Krankheitsbild und aufgrund fehlender Fahrpausen stärker thematisieren	MVI

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Zuständig
Fahrzeugtechnik/Sicherheitstechnik	43	7.1	In verschiedenen EU-Staaten werden derzeit Modellprojekte mit alkoholsensiblen Wegfahrsperren („Alkolocks“) durchgeführt und evaluiert. Führen diese Projekte zu positiven Ergebnissen, sollte deren Einführung auch in Deutschland geprüft werden	MVI
	44	7.2	Durch Bundesratsinitiativen und Öffentlichkeitsarbeit muss auf einen beschleunigten Einsatz vorhandener und in Entwicklung befindlicher Sicherheitssysteme gedrängt werden	MVI
	45	7.3	Unterstützung in der Vorbereitung zur Einführung eines europaweiten automatischen Notrufsystems mittels E-call im Rettungswesen	MVI, IM
Verkehrsüberwachung	46	8.1	Konsequente Fortführung der Geschwindigkeitsüberwachung	IM
	47	8.2	Intensivierung der polizeilichen Anhaltekontrollen	IM
	48	8.3	Aufnahme von Verhandlungen durch das IM mit dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft zur Ermöglichung der Refinanzierung von Verkehrsüberwachungstechnik durch Buß- und Verwarngelder	IM
	49	8.4	Fortführung Geschwindigkeitskontrollwochen und Gurtkontrollwochen mit politischer und öffentlichkeitswirksamer Unterstützung	IM
	50	8.5	Beteiligung an einer Arbeitsgruppe des BMVI zur Section Control	IM, MVI
Kinder	51	9.1	Die Schulen sollten zusammen mit der Polizei, den Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden Schulwegepläne bzw. Radschulwegepläne erstellen. Dazu erfolgt die Bereitstellung eines WebGIS-Tools	IM, KM, MVI und MLR
	52	9.2	Die Polizei muss zukünftig mit mehr personellen Ressourcen dafür Sorge tragen, dass bereits der Kontakt in Kindertageseinrichtungen/Vorschulen und die Radfahrausbildung in den Grund- und Förderschulen flächendeckend gewährleistet werden kann	IM

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Zuständig
	53	9.3	Die Thematik Verkehrsunfallprävention sollte in die Bildungspläne aufgenommen und die Position der Verkehrsbeauftragten gestärkt werden	IM unter Einbindung des KM
Jugendliche und Junge Fahrerinnen und Fahrer	54	10.1	Aufnahme des Themas „Verkehrsunfallprävention/Verkehrssicherheit“ in die Bildungspläne und Erarbeitung der Konzeption eines „Verkehrssicherheitstages“ für Schülerinnen und Schüler weiterführender Schulen	IM, KM und GIB ACHT IM VERKEHR
	55	10.2	Einbeziehung der „Jungen FahrerInnen“ in Präventionsmaßnahmen, wie bei Young-drivers-Xperience	IM
Seniorinnen und Senioren	56	11.1	Bildung einer Arbeitsgruppe „Mobilität von Seniorinnen und Senioren“ von IM und MVI und weiteren Akteuren	IM und MVI
	57	11.2	Erweiterung der Angebote zum freiwilligen Fahrtauglichkeitstest	MVI
	58	11.3	Unterstützung von Maßnahmen zur freiwilligen Rückgabe des Führerscheins durch das Angebot einer kostenlosen ÖPNV-Jahreskarte	MVI
	59	11.4	Fortführung des Programmes „sicher-fit-unterwegs“ von Polizei, Landesverkehrswacht und Landesapothekerverband	IM
Fußgängerinnen und Fußgänger	60	12.1	Das Land wird geeignete Maßnahmen und Strategien entwickeln und publizieren, um die Verkehrssicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern innerorts zu verbessern	MVI
	61	12.2	Unterstützung von Bemühungen von Kommunen zur Schaffung attraktiver Fußwegenetze	MVI
	62	12.3	Baden-Württemberg wird weiterhin auf einen raschen Einsatz der Umfeldüberwachung bei schweren Nutzfahrzeugen drängen, um die „Tote Winkel“-Unfälle zu reduzieren	MVI
	63	12.4	Das Land wird sich für möglichst verletzungsarme Fahrzeugfronten einsetzen	MVI
	64	13.1	Entwicklung eines Landesradverkehrsplanes mit Maßnahmenpaket zur Verkehrssicherheit	MVI
	65	13.2	Entwicklung eines Landesradverkehrsnetzes	MVI

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Zuständig
Radfahrerinnen und Radfahrer	66	13.3	Hinwirken auf Beachtung des Standes der Technik bei Anlage und Unterhaltung von Radverkehrsanlagen	MVI
	67	13.4	Durchführung von Kampagnen und Aktionen zur Förderung eines sicheren Verkehrsverhaltens aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer	MVI
	68	13.5	Mobilitätserziehung an Kindergärten und Schulen – Anstreben einer Verankerung der Themen Sicherheit und Mobilität in Bezug auf den Radverkehr in allen Jahrgangsstufen	MVI, IM und KM
	69	13.6	Durchführung weiterer Aufklärungsmaßnahmen wie Verkehrssicherheitstage und Unterstützung von Schulungen durch ADFC und Schulung der unteren Verwaltungsbehörden	MVI, IM
	70	13.7	Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht	MVI
	71	13.8	Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit innerorts auf fahrradrelevanten Strecken	MVI
	72	13.9	Eine verstärkte Überwachung des fließenden und ruhenden Verkehrs in Hinblick auf die Verkehrssicherheit des Radverkehrs durch die Polizei wird angestrebt	IM, Kommunen, MVI
	73	13.10	Eintreten für das Prüfen einer allgemeinen Helmpflicht	MVI
	74	13.11	Vergabe einer wissenschaftliche Studie zur Schutzwirkung von Radhelmen bei Unfällen	MVI
Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer	75	14.1	Bauliche Entschärfung von Unfallhäufungsstellen und Unfallstrecken	MVI
	76	14.2	Anordnung und Überwachung von Tempolimits	MVI, IM
	77	14.3	Drängen auf Schutzausstattung von Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern	MVI
	78	14.4	Fortführung von Präventionsveranstaltungen unter Einbeziehung der Medien	IM
	79	14.5	Intensivierung von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen	IM
	80	14.6	Anbringung Unterfahrschutz für Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer an Schutzplanken in auffälligen Bereichen	MVI

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Zuständig
	81	14.7	Austausch starrer Richtungstafeln durch Kurvenleittafeln aus Kunststoff	MVI
	82	14.8	Erstellung eines Sicherheitsprogramms für Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer und Identifikation auffälliger Streckenabschnitte	MVI
Gewerblicher Kraft- und Omnibusverkehr	83	15.1	Unterstützung von Initiativen für Einführung eines Lkw-Überholverbotes auf Autobahnen	MVI
	84	15.2	Beibehaltung der intensivierten Gewinnabschöpfung beim gewerblichen Güterverkehr	IM
	85	15.3	Sensibilisierung der Bußgeldstellen für Gewinnabschöpfung	IM
	86	15.4	Verbesserung der Ausstattung der Polizei mit moderner Kontrolltechnik	IM
	87	15.5	Fortführung von TruckerTreffs	IM
	88	15.6	Fortsetzung der Förderung Spritspartraining und ggf. Kopplung mit Fahrsicherheitstraining	MVI
Sonderthemen	89	16.1	Erstellung eines Unfallrankings zum Vergleich von Stadt- und Landkreisen	IM, MVI

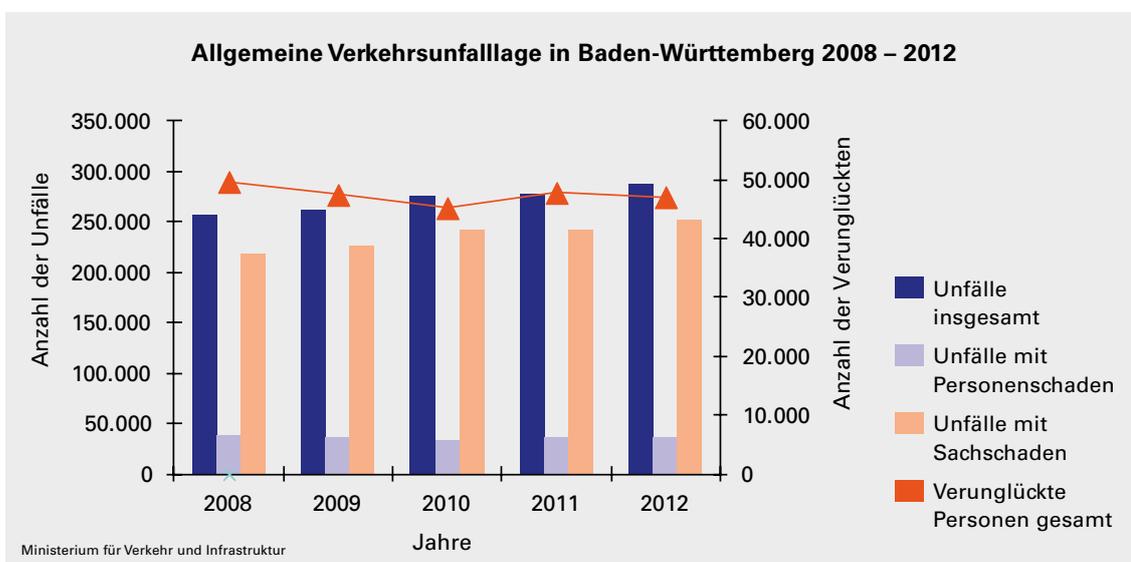
18 STATISTIK – UNFALLSITUATION

Der Fünfjahresvergleich 2008 bis 2012 zeigt für Baden-Württemberg eine kontinuierlich steigende Zahl der polizeilich registrierten Straßenverkehrsunfälle insgesamt von 255.374 im Jahr 2008 auf 287.909 im Jahr 2012. Trotz der absolut gestiegenen Zahl registrierter Unfälle konnte im gleichen Zeitraum eine Reduzierung der Verunglücktenzahlen erreicht werden. Dies gilt sowohl für die Zahl der Schwer- und Leichtverletzten, insbesondere aber für die Zahl der im

Straßenverkehr getöteten Personen. Während 2008 insgesamt 551 Unfalltote zu beklagen waren, waren es 2012 insgesamt 471 Personen – ein Rückgang von 14,5 %.

Dies spricht dafür, dass durch eine verbesserte technische Ausstattung von Fahrzeugen sowie durch eine entsprechende Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur die Unfallfolgen gemildert werden konnten.

	Unfälle gesamt				Verun- glückte Gesamt	davon		
		Personen- schaden	Schwerem Sachschaden	Leichtem Sachschaden		Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte
2008	255.374	37.955	16.475	200.944	49.656	551	9.291	39.814
2009	261.970	35.922	15.889	210.159	47.437	535	9.169	37.733
2010	275.410	33.931	16.613	224.866	45.175	494	8.436	36.245
2011	278.627	36.531	15.643	226.453	47.789	482	9.194	38.113
2012	287.909	35.856	15.710	236.343	47.088	471	9.138	37.479



Die allgemeinen Verkehrsunfallzahlen steigen stetig an. Die Anzahl der Verunglückten ist in der Fünfjahresbetrachtung rückläufig, allerdings mit einem Anstieg zwischen 2010 und 2011.

GETÖTETE IN BADEN-WÜRTTEMBERG 2012 NACH ART DER VERKEHRSBETEILIGUNG

Getötete Benutzer von	Anzahl	%
Mofas, Kleinkrafträder	12	2,6
Motorräder	76	16,1
Pkw	248	52,7
Güterkraftfahrzeuge	19	4,0
Fahrräder	45	9,6
Fußgänger	64	13,6
Sonstiges	7	1,5
	471	100

Quelle: IM Baden-Württemberg

Bezogen auf die Art der Verkehrsbeteiligung waren mehr als zwei Fünftel der tödlich verunfallten Personen 2012 Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer bzw. -Mitfahrerinnen und Mitfahrer. 16,1 % der Getöteten waren Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer, nahezu 10 % Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer und fast jeder siebte tödlich Verunfallte war 2012 Fußgängerin bzw. Fußgänger.

Diese Zahlen müssen ins Verhältnis gesetzt werden zu einer Gesamtbeteiligung der einzelnen Verkehrsträger sowohl auf die Wegezähl als auch auf die zurückgelegten Strecken. Die nachfolgenden Zahlen stammen aus dem Ergebnisbericht „Mobilität in Deutschland“ von 2008 und sind somit aufgrund der unterschiedlichen räumlichen Bezugsgröße einerseits sowie des unterschiedlichen Erhebungszeitpunktes andererseits nur als Orientierung zu sehen. In der Tendenz lässt sich ein – gemessen an der anteiligen Verkehrsmittelnutzung – erhöhter Anteil an tödlich verlaufenden Unfällen der ungeschützten Verkehrsteilnehmergruppen Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer ablesen.

Modal Split – Basis Wege		
Zu Fuß	In %	23
Fahrrad		10
MIV-Fahrer		47
MIV-Mitfahrer		12
ÖV		9

Modal Split – Basis PKM		
Zu Fuß	In %	3
Fahrrad		3
MIV-Fahrer		58
MIV-Mitfahrer		20
ÖV		16

Quelle: MiD 2008

In Bezug auf das Lebensalter betrachtet, ergeben sich weitere Gruppen, die einer besonderen Aufmerksamkeit bedürfen – einerseits wegen bestehender Unfallsauffälligkeiten wie etwa bei den jungen Fahrerinnen und Fahrern.

Kindern und Jugendlichen gilt schon deshalb ein besonderes Augenmerk, da die eigenständige Beteiligung am Verkehrsgeschehen erst erlernt wird. Eine in dieser Zielgruppe ansetzende Aufklärungs- und Verkehrserziehungsarbeit stellt die Weichen für eine künftige sichere und verantwortungsvolle Teilnahme am Verkehrsgeschehen.

Die demografischen Entwicklungen lassen zudem die größer werdende Gruppe der Seniorinnen und Senioren verstärkt in den Blick rücken. Verunglückungsrisiken sind auch hier differenziert zu betrachten und ins Verhältnis zu einzelnen Verkehrsträgern zu setzen. Zudem ist immer zu bedenken, dass die hier pauschal als Seniorinnen und Senioren bezeichnete Altersgruppe ab 65 Jahren keine homogene Gruppe darstellt.

ZIELGRUPPEN INTENSIVIERTER VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT

A) KINDER

Im Fünfjahresvergleich zeichnet sich bis 2010 eine positive Entwicklung des Unfallgeschehens unter Beteiligung von Kindern ab. Baden-Württemberg befindet sich bei der Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr bundesweit auf dem guten zweiten Platz. Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil verunglücken in unserem Land bundesweit sehr wenige Kinder im Straßenverkehr. Dennoch ereignen sich täglich durchschnittlich sechs Verkehrsunfälle, an denen Kinder beteiligt sind. Im Jahr 2012 verloren zwölf Kinder ihr Leben durch Verkehrsunfälle. Im Jahr 2007 waren es noch 23.

Besondere Aufmerksamkeit muss nach wie vor der Schulwegsicherheit zukommen. Zwar werden jährlich nur ca. 500 Schulwegunfälle

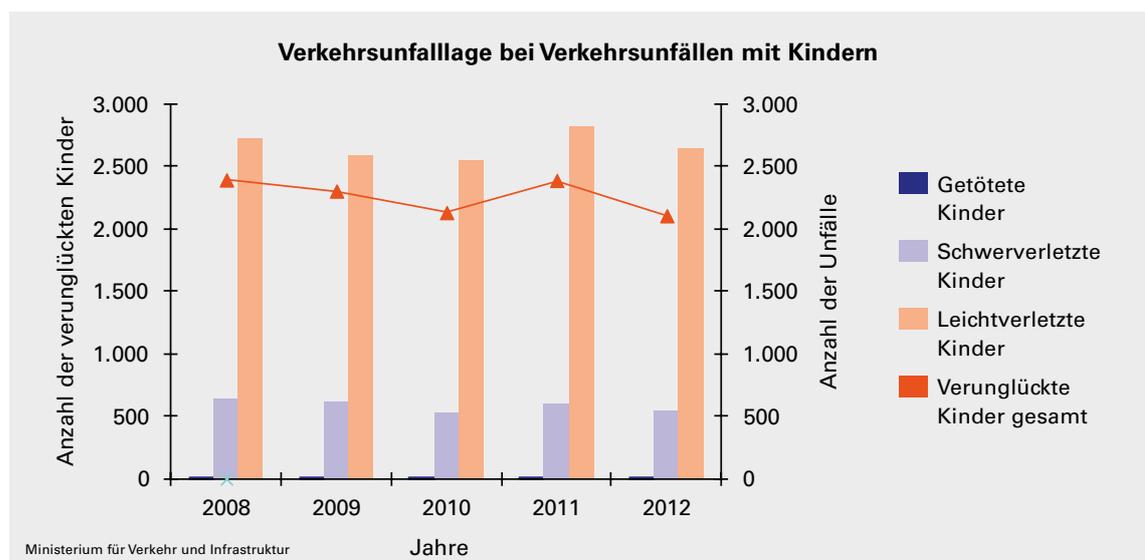
polizeilich registriert. Nach Auskunft des gesetzlichen Unfallversicherers, der Unfallkasse Baden-Württemberg, ereignen sich jedoch ca. 18.500 sogenannte Schülerwegeunfälle, die bis hin zu lebenslangen Rentenzahlungen reguliert werden müssen.

Weitere Informationen:

Verkehrsunfälle – Kinderunfälle im Straßenverkehr 2011 (Statistisches Bundesamt); online abrufbar unter: www.destatis.de

B) JUGENDLICHE UND JUNGE FAHRERINNEN UND FAHRER

Gemessen an einem Bevölkerungsanteil von 8% verunfallen 18 – 24-jährige mit einem Anteil von 20% an den Verunglückten überdurchschnittlich häufig. Betrachtet man untenstehende Tabellen, wird deutlich, dass diese Gruppe insbesondere als Fahrerin und Fahrer bzw.

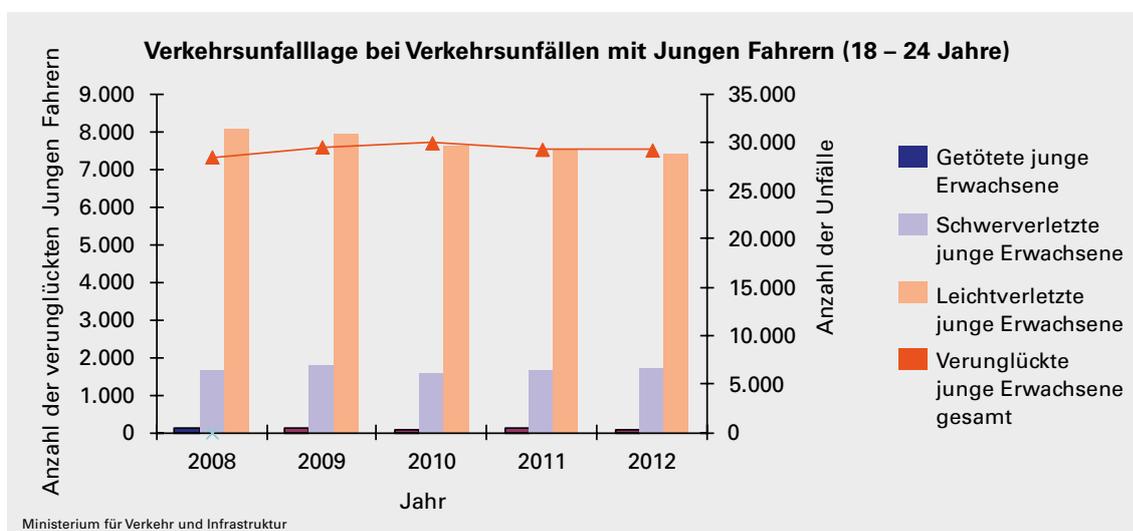


*Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern hat sich 2012 gegenüber 2011 wieder reduziert.
Quelle: IM Baden-Württemberg*

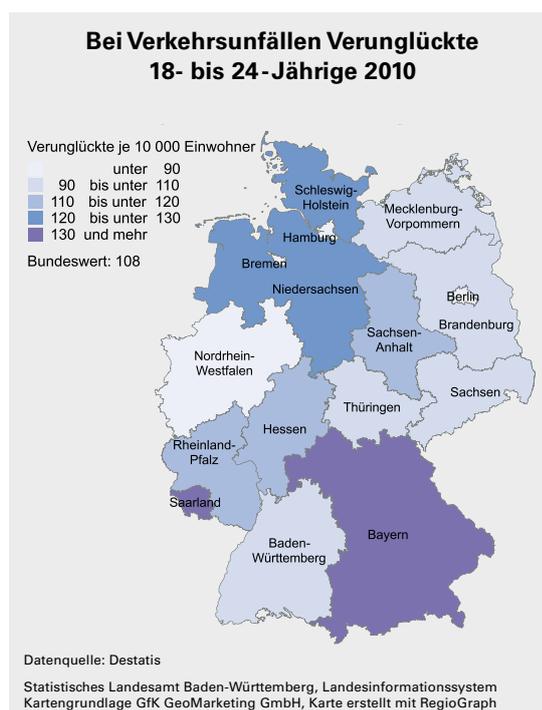
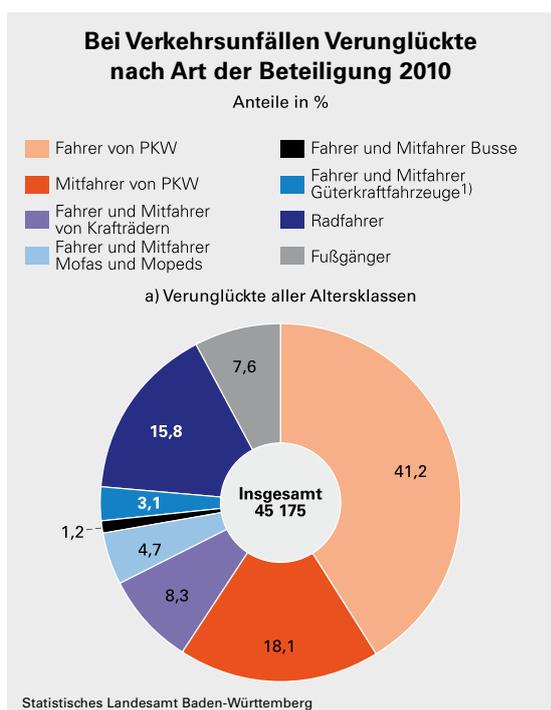
Mitfahrerin und Mitfahrer von Pkw gefährdet ist – drei von vier Verunglückten sind Pkw-Insassen, während dieser Anteil bezogen auf die Gesamtbevölkerung bei knapp 60 % liegt. Die Verkehrssicherheitsarbeit setzt vor diesem Hintergrund in dieser Altersgruppe explizit bei den jungen Fahrerinnen und Fahrern an.

Weitere Informationen:

Faltblatt Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg – Junge Erwachsene (Innenministerium Baden-Württemberg und Statistisches Landesamt Baden-Württemberg); online abrufbar unter www.statistik-bw.de



Die Verkehrsunfallzahlen mit Beteiligung von jungen Fahrer/innen haben sich im Vergleich zum Vorjahr leicht reduziert. Quelle: IM Baden-Württemberg



C) SENIORENINNEN UND SENIOREN SOWIE IN DER MOBILITÄT EINGESCHRÄNKTE PERSONEN

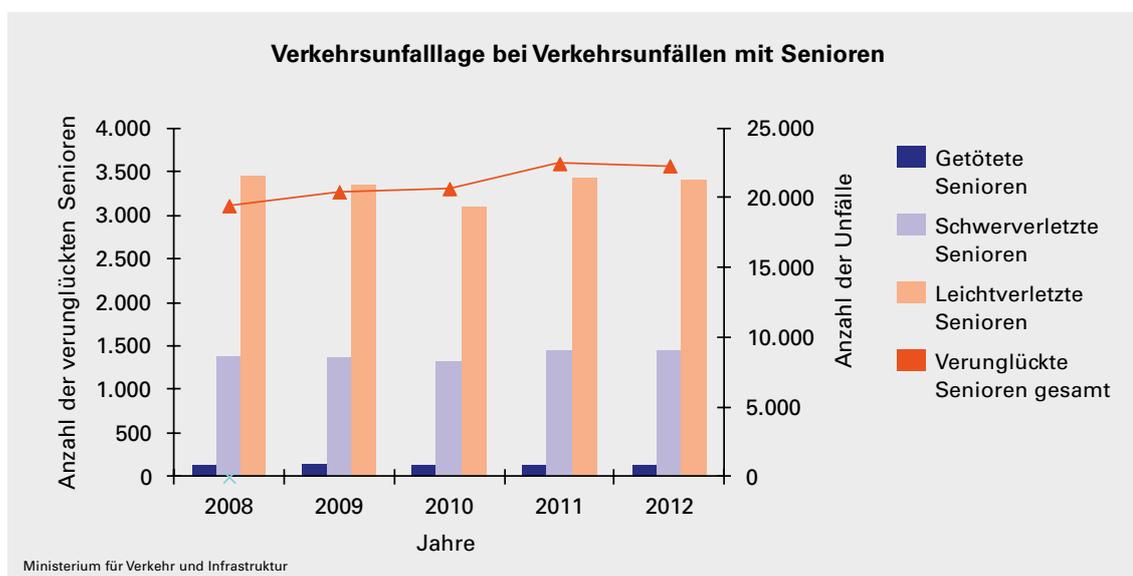
Die Zahl der Verkehrsunfälle, an denen Seniorinnen und Senioren beteiligt waren, ist von 2007 bis 2012 – auch bedingt durch den demografischen Wandel der Gesellschaft – um 19,0% angestiegen (Zum Vergleich: Unfälle insgesamt +12,4%). Insgesamt ist über diesen Zeitraum erfreulicherweise die Zahl der Verletzten und Toten rückläufig. Bundesweit betrug der Anteil der Seniorinnen und Senioren an allen Verunglückten im Jahr 2011 11,5% – mit 26% lag der Anteil der Todesopfer demgegenüber deutlich höher. Die höhere Vulnerabilität zeigt sich auch bezogen auf die Schwere der Verletzungen: Während bei den Unter-65-jährigen der Anteil der Schwerverletzten bei allen Verunglückten bei 16,4% lag, war er bei den Über-65-jährigen mit gut einem Viertel deutlich höher.

Neben den nachlassenden physischen Widerstandskräften im Alter ist hier auch zu berücksichtigen, dass ältere Menschen überdurchschnittlich häufig als ungeschützte Fußgänger

rinnen bzw. Fußgänger am Verkehr teilnehmen. Mehr als die Hälfte der getöteten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer und fast jede zweite tödlich verunglückte Fußgängerin bzw. jeder zweite tödlich verunglückte Fußgänger gehörte zu der Altersklasse 65plus.

Altersbedingte Einschränkungen der Wahrnehmung können nur in Teilen durch Routine und angepasste Fahrweise ausgeglichen werden. So spielen bei den Seniorinnen und Senioren auf Leichtsinnigkeit hindeutende Unfallursachen wie unangepasste Geschwindigkeit, Fehler beim Überholen oder Alkoholeinfluss relativ zu anderen Altersklassen eine geringe Rolle.

Häufigste Unfallursachen sind Vorfahrtsfehler und Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Ausfahren, welche auf eine Überforderung in komplexen Verkehrssituationen hinweisen. Bei Verwicklung von Über-64-jährigen in einen Pkw-Unfall trugen diese zu über 65% auch die Hauptschuld. Der Anteil steigt in der Gruppe der Über-75-jährigen weiter.



Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von SeniorInnen reduzierte sich zwischen 2011 und 2012 leicht.
Quelle: IM Baden-Württemberg

Ziel muss es sein, einerseits auf Einsicht und Umsicht bei den älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu setzen, um Ihnen möglichst lange eine sichere Mobilität – welche auch in hohem Maße Lebensqualität bedeutet – zu ermöglichen und andererseits die Gestaltung des Verkehrssystems an einer alternden Gesellschaft auszurichten.

Weitere Informationen:

Verkehrsunfälle – Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 2011 (Statistisches Bundesamt); online abrufbar unter www.destatis.de

D) FUSSGÄNGERINNEN UND FUSSGÄNGER

Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fußgängerinnen und Fußgängern war bis zum Jahr 2010 rückläufig und ist seit 2011 wieder angestiegen. Im Jahr 2012 verloren 64 Fußgängerinnen und Fußgänger ihr Leben durch Verkehrsunfälle. Weit überdurchschnittlich gemessen am Anteil an der Gesamtbevölkerung ist bei den verunglückten Fußgängerinnen und Fußgängern der Anteil der älteren Personen über 65 Jahre.

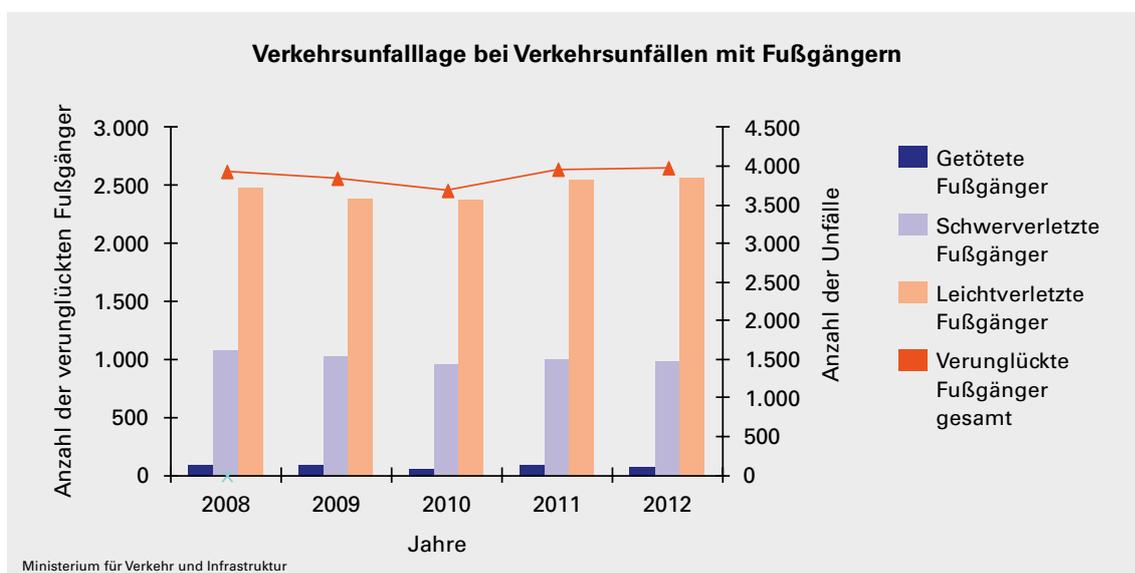
E) RADFAHRERINNEN UND RADFAHRER

Der Fünfjahresvergleich für Baden-Württemberg zeigt insgesamt eine rückläufige Zahl der verunfallten Fahrradnutzerinnen bzw. Fahrradnutzer, allerdings mit einem deutlichen Anstieg zwischen 2010 und 2011.

Bei den Radfahrnfällen wird von einer großen Dunkelziffer – insbesondere bei den Alleinunfällen – ausgegangen. Es wird vermutet, dass nur ca. 40 % der Radfahrnfälle polizeilich erfasst werden.

Gemessen an dem Anteil der Unfallbeteiligten von 13 % lag der Anteil der Verunglückten in Baden-Württemberg 2011 mit 18 % deutlich höher.

Der überwiegende Teil der Unfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrerinnen bzw. Fahrradfahrern ereignet sich innerorts. Hinsichtlich der Unfallfolgen sind allerdings die Außerortsunfälle besonders folgenschwer – bundesweit waren hier im Jahr 2011 zwei Fünftel der Unfälle mit tödlichen Folgen.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgänger/innen ist seit dem Jahr 2011 wieder angestiegen.
Quelle: IM Baden-Württemberg

Eine besondere Unfallgefährdung liegt für die Altersgruppen der Kinder und Jugendlichen sowie der älteren Menschen vor. Zu berücksichtigen ist hierbei die überdurchschnittliche Nutzung des Fahrrades in der Altersgruppe bis 17 Jahre. Die Unfallfolgen sind – wie auch bei den Fußgängerinnen und Fußgängern – bei den Radfahrerinnen und Radfahrern im fortgeschrittenen Alter im Falle einer Verunfallung besonders schwerwiegend. Etwa jede zweite getötete RadfahrerIn bzw. Radfahrer bundesweit gehörte 2011 zur Altersgruppe 65plus.

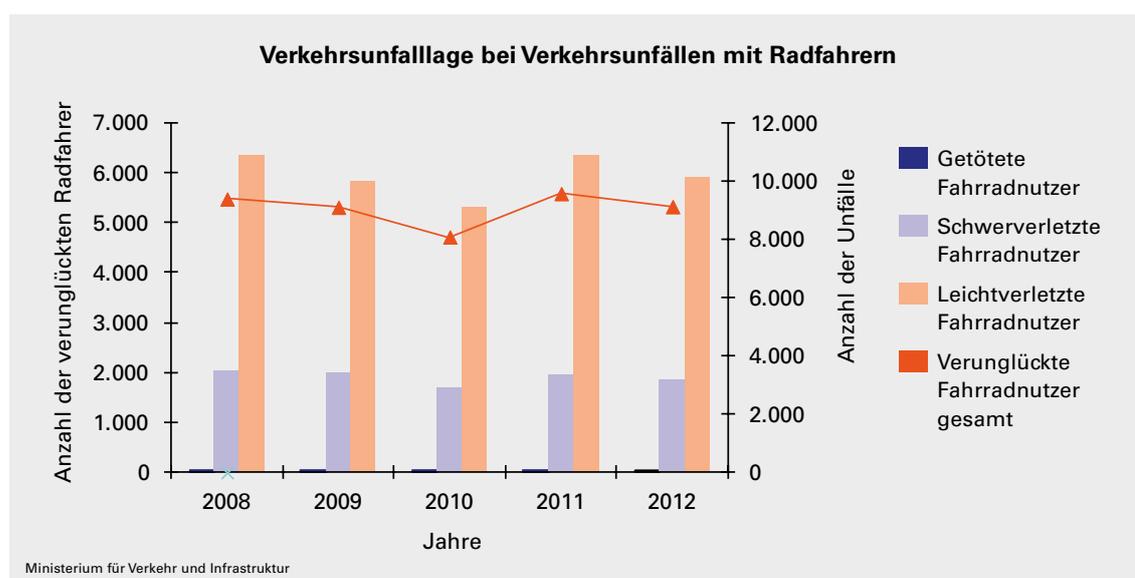
In etwa drei Viertel der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden war ein Pkw der Unfallgegner. Bei Unfällen zwischen Pkw und Fahrrad waren bundesweit in 75 % der Fälle die Kfz-Fahrerinnen bzw. Kfz-Fahrer hauptsächlich für den Unfall verantwortlich. Bei Unfällen zwischen Lkw und Fahrrad wurde die Hauptschuld zu 79 % dem Lkw-Lenker angelastet. Bei Unfällen mit Fußgängerinnen und Fußgängern wurde dagegen die Hauptschuld häufig (zu 61 %) bei der

RadfahrerIn bzw. dem Radfahrer ermittelt. Auch bei Kollisionen mit Motorrädern waren die RadfahrerIn bzw. der Radfahrer überdurchschnittlich häufig die Hauptverursacher (59 %). Für Baden-Württemberg ergibt sich über alle Verkehrsunfälle mit RadfahrerInbeteiligung für das Jahr 2012 in gut 50 % der Fälle die Unfallverursachung durch eine RadfahrerIn bzw. einen Radfahrer.

Zwar gemessen an der Gesamtzahl der Unfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern anteilig gering, jedoch für die Verkehrssicherheitsarbeit von besonderem Interesse sind die Unfälle in Zusammenhang mit Alkoholkonsum. Im Jahr 2012 wurden 414 alkoholbedingte Unfälle von betrunkenen Fahrradfahrern verursacht. 281 davon wiesen eine Blutalkoholkonzentration von über 1,6 Promille auf.

Weitere Informationen

Verkehrsunfälle – Zweiradunfälle im Straßenverkehr 2011 (Statistisches Bundesamt); online abrufbar unter www.destatis.de



Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von RadfahrerInnen ist im Jahr 2012 gegenüber 2011 leicht rückläufig.
Quelle: IM Baden-Württemberg

Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam entwickeln (BMVI); online abrufbar unter www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/fahrradverkehr-nationaler-radverkehrsplan.html

Straßenverkehrsunfälle in Baden-Württemberg – Radfahrer (Innenministerium Baden-Württemberg und Statistisches Landesamt Baden-Württemberg); online abrufbar unter www.schuetze-dein-bestes.de

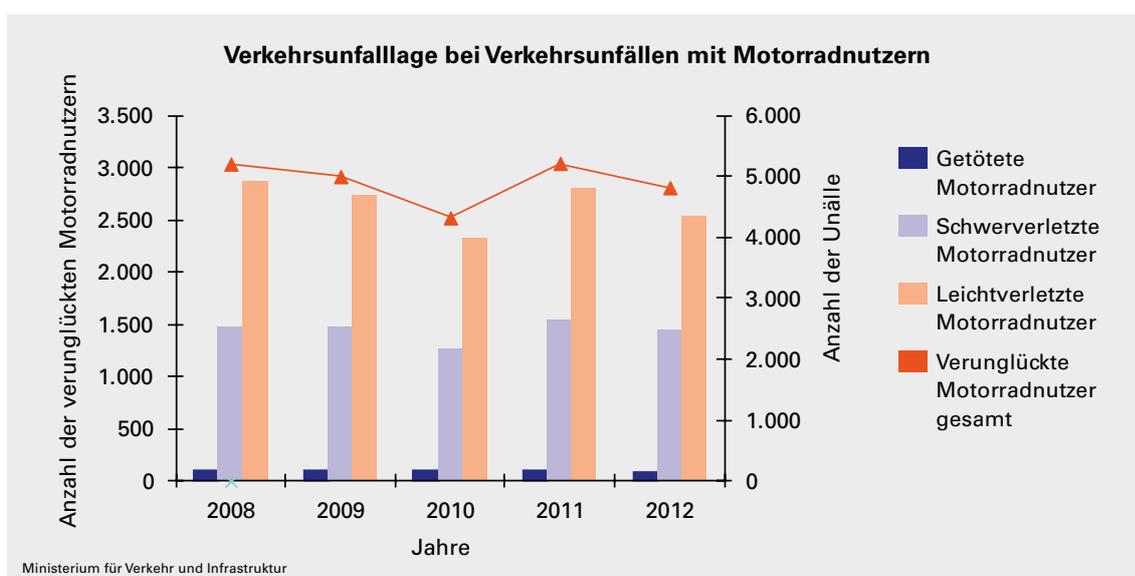
F) MOTORRADFAHRERINNEN UND MOTORRADFAHRER

Durchaus besorgniserregend ist die Entwicklung bei den Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern. Zwar sind im Fünfjahresvergleich deutliche Rückgänge bei der Zahl der Verkehrsunfälle und bei der Zahl der Verletzten festzustellen, jedoch ist die Zahl der getöteten Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer nur leicht rück-

gängig bzw. stagniert auf einem Niveau, das im Vergleich zur allgemeinen Unfallentwicklung bei der Zahl der Verkehrstoten nicht hingenommen werden kann. Im Jahr 2012 verloren 76 Motorradnutzerinnen und Motorradfahrer (Fahrerinnen und Fahrer und Mitfahrerinnen und Mitfahrer) ihr Leben. Im Jahr 2007 waren es 109. Damit war 2012 nahezu jeder sechste Verkehrstote im Land eine Motorradfahrerinnen bzw. ein Motorradfahrer. Die häufigsten Unfallursachen sind nicht angepasste Geschwindigkeit, mangelnder Sicherheitsabstand sowie Fehler beim Überholen.

Weitere Informationen:

Verkehrsunfälle – Zweiradunfälle im Straßenverkehr 2011 (Statistisches Bundesamt); online abrufbar unter www.destatis.de



Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Motorradnutzern ist zwischen 2011 und 2012 rückläufig.
Quelle: IM Baden-Württemberg

G) GEWERBLICHER KRAFT- UND OMNIBUSVERKEHR

Bedingt durch die positive wirtschaftliche Entwicklung hat der Lkw-Verkehr wieder deutlich zugenommen. Insgesamt wird bis 2025 eine weitere Zunahme der auf der Straße transportierten Güter – und damit auch der Lkw – von ca. 50% prognostiziert.

Nach Rückgängen der Unfallzahlen bis zum Jahr 2009 war für 2010 eine Steigerung der Unfallzahlen von 5,6% festzustellen. Seit dem Jahr 2011 sind die Zahlen jedoch wieder rückläufig. Die Lkw-Unfälle haben insgesamt einen geringen prozentualen Anteil an allen Verkehrsunfällen. Allerdings sind die Folgen aufgrund der hohen bewegten Massen für alle Beteiligten oftmals gravierend. Neben den hohen Sachschäden sind die Verletzungen – insbesondere

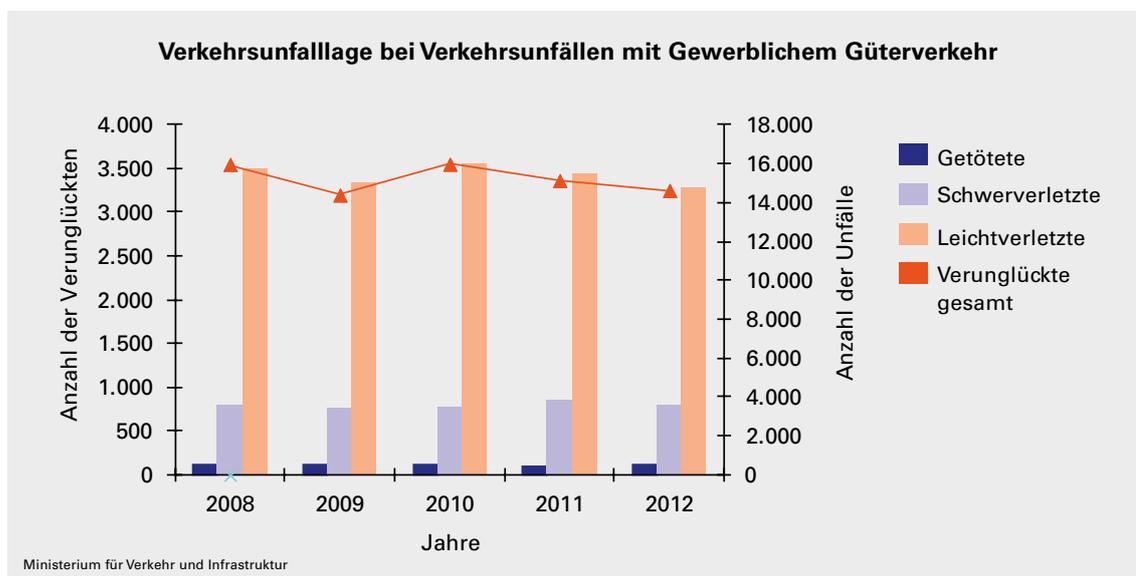
im Falle einer Beteiligung anderer Verkehrsarten – sehr schwerwiegend. Nahezu jeder vierte Verkehrstote im Land kam bei einem Verkehrsunfall mit Lkw-Beteiligung ums Leben.

Weitere Informationen zu Unfallzahlen und -statistiken finden sich unter anderem hier:

Deutsches Statistisches Bundesamt:
www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/ThemaVerkehr.html

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg:
www.statistik-bw.de/Veroeffentl/home.asp?T=Umwelt-Verkehr

Deutscher Verkehrssicherheitsrat:
www.dvr.de/betriebe_bg/daten/unfallstatistiken.htm



*Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Gewerblichem Güterverkehr ist seit 2011 wieder rückläufig.
 Quelle: IM Baden-Württemberg*



Für Menschen, Mobilität und Lebensqualität



Baden-Württemberg

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg · Hauptstätter Str. 67 · 70178 Stuttgart · www.mvi.baden-wuerttemberg.de

Innenministerium Baden-Württemberg · Willy-Brandt-Str. 41 · 70173 Stuttgart · www.im.baden-wuerttemberg.de