

Vision Zero im Blick

Sicher unterwegs in Baden-Württemberg



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Liebe Leserin, lieber Leser,

als Verkehrsminister ist es mir ein wichtiges Anliegen, das Verkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer nachhaltig und sicher zu gestalten. Denn jeder Verkehrstote ist einer zu viel. Unseren Anspruch nach einem Straßenverkehr ohne Getötete und Schwerverletzte haben wir auch im Koalitionsvertrag festgeschrieben, unser Ziel heißt „Vision Zero“.

Allerdings zeigt uns der Blick auf die Entwicklung der Unfallzahlen, dass wir noch einen weiten Weg vor uns haben. Von unserem selbst gesteckten Zwischenziel auf dem Weg zur Vision Zero, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 um 40 Prozent (ausgehend von den Unfallzahlen von 2010) zu reduzieren, sind wir leider noch weit entfernt.

Dies ist für uns Ansporn, weiterhin an der Verbesserung der Verkehrssicherheit zu arbeiten. Wir werden unsere bisherigen Aktivitäten verstärken sowie neue Maßnahmen ergreifen. Die wirksamste Maßnahme für mehr Sicherheit im Verkehr liegt in einer angepassten Fahrgeschwindigkeit. Für allgemeine Tempolimits ist der Bund zuständig. Die Verkehrsbehörden des Landes und der Kommunen können daher nur in begründeten Fällen Tempobeschränkungen vornehmen. Das tun sie auch, um Unfälle zu vermeiden und Risiken zu reduzieren.

Unser Leitbild, auch für Durchgangsstraßen, ist die ruhige und sichere Straße. In Baden-Württemberg gibt es bereits zahlreiche Beispiele, wie aus Verkehrsachsen dank Ortsumfahrungen

durch Umbaumaßnahmen wieder lebenswerte Straßenräume geworden sind. Die Verbreiterung von Fußwegen, die Verbesserung der Sichtbarkeit von beispielsweise Kindern sowie flankierende Tempolimits, z. B. wo viele Fußgänger unterwegs sind, können für Sicherheit und Lebensqualität sorgen.

In Baden-Württemberg setzen wir auch konsequent auf Innovationen und ersetzen zum Beispiel scharfkantige, für Motorradfahrer gefährliche Kurvenschilder durch biegsame Kunststoffschilder. Unser Ziel ist ein sicherer, auch fehlerverzeihender Straßenraum.

Mit unserer Verkehrssicherheitskonzeption wollen wir dazu beitragen, dass Mobilität im Lande Jahr für Jahr sicherer wird.

Mit freundlichen Grüßen



Winfried Hermann Mdl

Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg

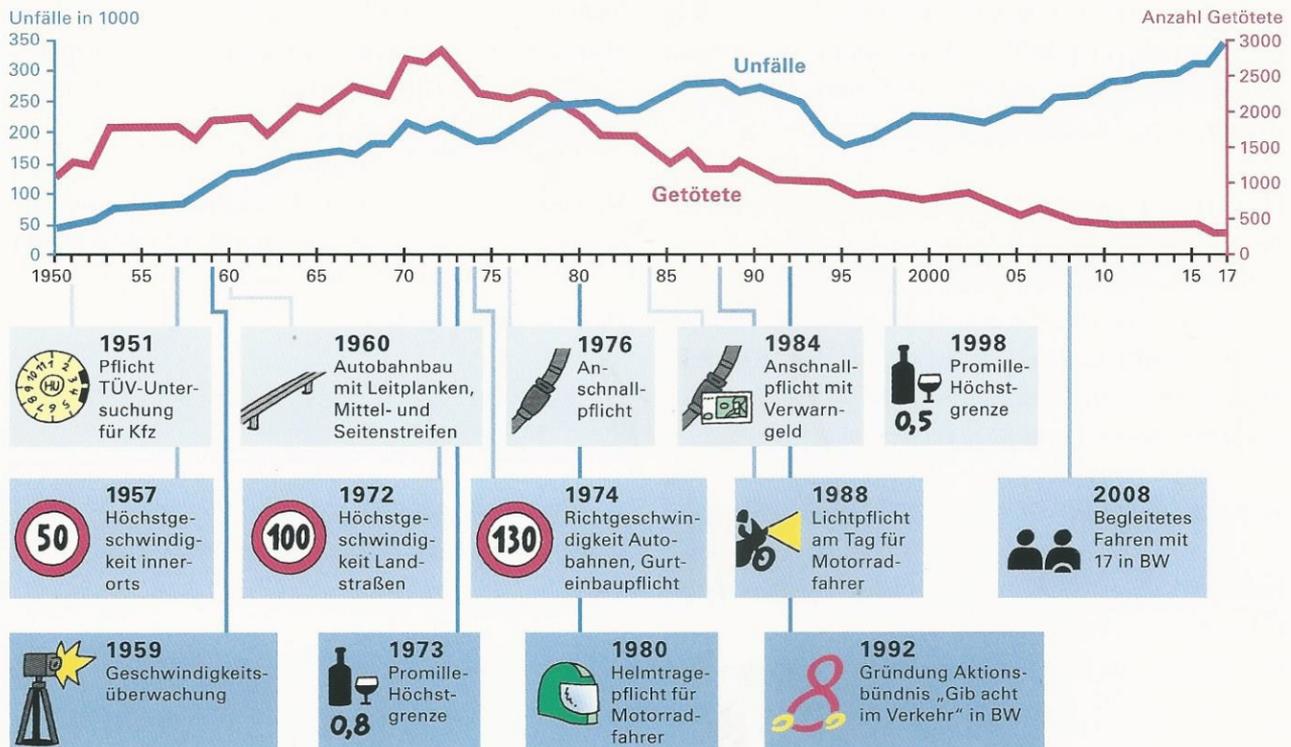


Wo stehen wir?

Seit den 70er Jahren ist die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten stark gesunken. Technische Weiterentwicklungen sowie rechtliche Neuerungen wirken sich positiv auf die Entwicklung der Zahl der Verletzten und Getöteten aus. Die Möglichkeit zur Steigerung der Verkehrssicherheit ist allerdings umso anspruchsvoller, je höher der bereits erreichte Sicherheitsstandard ist.

Der Rückgang der Anzahl der Getöteten stagniert seit ca. einem Jahrzehnt. 2017 wurden in Baden-Württemberg 458 Personen im Straßenverkehr getötet. Diese Personenanzahl entspricht der eines vollbesetzten Passagierflugzeugs. Daneben nimmt die Anzahl der Verkehrsunfälle stetig zu. Diese Zahl und das damit verbundene menschliche Leid zeigt, dass unsere Aktivitäten im Bereich Verkehrssicherheit intensiv fortgesetzt und auch neue Wege beschritten werden müssen.

Unfälle und Verkehrstote in Baden-Württemberg 1950–2017
Korrelation zwischen Unfallzahlen und technischen/rechtlichen Entwicklungen



Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Unsere Verkehrssicherheitsarbeit orientiert sich an den Unfallstatistiken und an der Verteilung der Unfallzahlen nach Ortslage. Betrachtet man das Verhältnis der Unfallzahlen zur Jahresfahrleistung des motorisierten Verkehrs, ist auffällig, dass Motorradunfälle überproportional häufig in der Unfallstatistik auftauchen.

Auf den folgenden Seiten stellen wir beispielhafte Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vor:



So investiert das Land Baden-Württemberg in **technische Erneuerungen**, die helfen sollen, menschliche Fehler als Unfallursache einzudämmen.

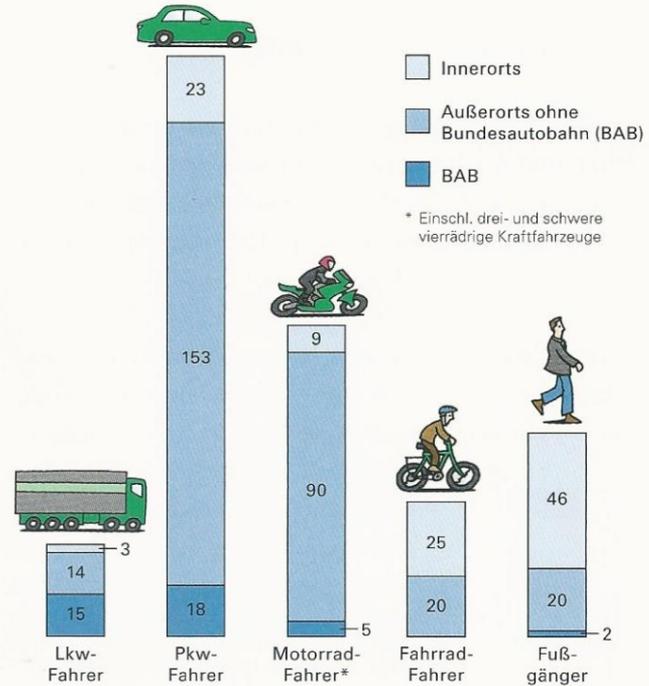


Präventionsprogramme für bestimmte Schwerpunktgruppen ergänzen diese verkehrstechnischen Maßnahmen und regen zu einem Umdenken in den Köpfen der VerkehrsteilnehmerInnen an.



Wir machen unsere Straßen sicherer durch eine selbsterklärende und fehlerverzeihende **Straßeninfrastruktur** und innovative Techniken zur Identifizierung und Entschärfung gefährlicher Stellen.

Getötete VerkehrsteilnehmerInnen im Straßenverkehr 2017 in Baden-Württemberg



Datenquelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Hauptunfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden



Überhöhte und nicht angepasste Geschwindigkeit



Abstands- und Vorfahrtsverstöße + Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren



Mangelnde Verkehrstüchtigkeit



Die Unfallursache „Ablenkung durch fahrfremde Tätigkeiten“ nimmt stetig zu – die Dunkelziffer ist hoch.

Datenquelle: Innenministerium Baden-Württemberg



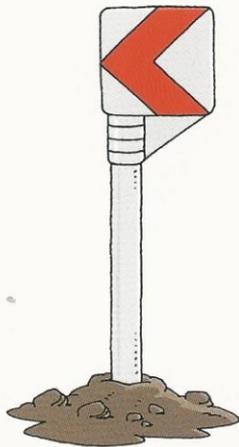
Technische Neuerungen

KURVENTAFELN AUS KUNSTSTOFF

In Baden-Württemberg sterben jährlich immer noch rund 100 MotorradfahrerInnen. Hindernisse am Straßenrand haben für gestürzte BikerInnen oft lebensgefährliche Folgen. MotorradfahrerInnen stellen daher eine der Hauptschwergruppen der Verkehrssicherheitsarbeit dar.

Wir wollen unsere Straßen für MotorradfahrerInnen sicherer machen und haben in Zusammenarbeit mit einer baden-württembergischen Straßenausstattungsfirma Kurventafeln aus

Kunststoff entwickelt. Sie sollen die bestehenden Tafeln aus Blech auf einem Stahlrohr ersetzen und dadurch die Verletzungsfolgen bei einem Aufprall verringern. Die Kurventafeln wurde von 2014 bis 2017 im Pilotbetrieb getestet und optimiert. Im April 2018 hat sie Baden-Württemberg als erstes Bundesland für den Einsatz freigegeben.



Die positive Wirkung der Kurventafel wurde durch einen Crashtest der DEKRA bestätigt. Dieser hat gezeigt, dass der Aufprall auf einen Stahlpfosten

tödliche Folgen, der Aufprall auf die neue Kurventafel hingegen für – mit entsprechender Schutzkleidung ausgestattete MotorradfahrerInnen – nur zu geringen Verletzungen führt.

Erste Unfalluntersuchungen lassen außerdem vermuten, dass die Kurventafeln wegen ihrer guten Wahrnehmbarkeit nicht nur Unfallfolgen abmildern, sondern auch vorbeugend wirken, sodass Motorradunfälle zum Teil sogar verhindert werden können.

MOTORRADLÄRMDISPLAYS

Bei knapp zwei Drittel aller tödlichen Motorradunfälle waren die MotorradfahrerInnen selbst HauptunfallverursacherInnen. Die Hauptunfallursache liegt in der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder einer nicht angepassten Geschwindigkeit.

Das Verkehrsministerium möchte MotorradfahrerInnen für ihre gefahrenen Geschwindigkeiten und die daraus resultierenden Risiken sensibilisieren. Daher wurde auf mehreren Motorradstrecken ein Modellversuch mit eigens entwickelten Motorradlärm-Displayanzeigen durchgeführt.

Die Ergebnisse der Modellversuche zeigen, dass der Anteil besonders lauter Motorräder deutlich gesenkt werden konnte, auch im Mittel haben Geschwindigkeiten und Lärmpegel abgenommen. Das kommt der Verkehrssicherheit und dem Lärmschutz zu Gute. Interessierte Kommunen und Verkehrsbehörden haben die Möglichkeit, die zur Serienreife entwickelten Geräte in eigener Zuständigkeit zu erwerben und zu betreiben.

NOTBREMSASSISTENT

Besorgniserregend ist die aktuelle Unfallentwicklung unter anderem bei den Lkw-Unfällen. 2017 sind insgesamt 111 Menschen bei Unfällen mit einem Lkw ums Leben gekommen. Dies entspricht einem Plus von 20,7 Prozent. Damit geht fast ein Viertel der Verkehrstoten in Baden-Württemberg auf Lkw-Unfälle zurück. 23 dieser tragischen Unfälle ereigneten sich an Stauenden auf Autobahnen.

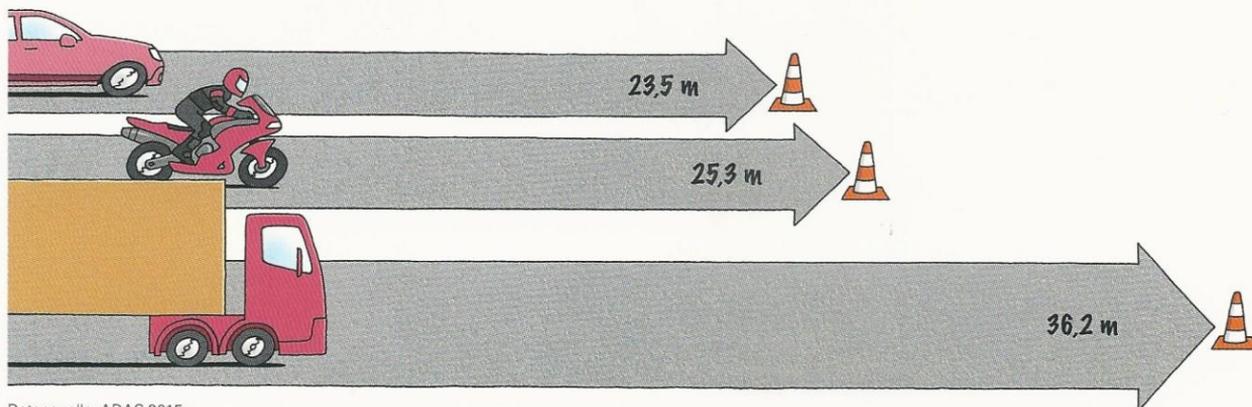
Der Bundesrat hatte die Bundesregierung bereits 2016 aufgefordert, sich bei der EU-Kommission für die Fortschreibung der rechtlichen Vorgaben zu den Notbremssystemen einzusetzen. Die Bundesregierung sah zum damaligen Zeitpunkt keine Erkenntnisse vorliegen, die eine Anpassung des Regelwerkes zum verpflichtenden Einsatz erfordert hätten. Angesichts der zahlreichen Auffahrunfälle durch Lkw seit 2016 hat der Bundesrat im Juni 2018 die Bundesregierung erneut aufgefordert, sich für die Modernisierung und Erweiterung der Regelungen zu Notbremsassistenten und Abstandswarnern auf EU-Ebene

einzusetzen. Baden-Württemberg war mit den Ländern Brandenburg, Niedersachsen und Sachsen-Anhalt wesentlicher Treiber der erneuten Bundesratsinitiative.

Der Beschluss sieht unter anderem vor, dass Auffahrkollisionen nicht nur bei bewegten, sondern auch bei stehenden Vorausfahrzeugen möglichst vermieden oder die Kollisionsgeschwindigkeit zumindest deutlich reduziert werden müsse. Ferner sollen Notbrems-Assistenzsysteme zukünftig immer aktiviert sein sowie ein manuelles „Ausschalten“ durch FahrzeugführerInnen künftig grundsätzlich technisch nicht mehr möglich und verhaltensrechtlich nicht mehr zulässig sein.

Fahrversuche mit Notbremsassistenten des ADAC aus dem Jahr 2017 haben ergeben, dass es mit Lkw, die mit Notbremsassistent ausgestattet waren, immer möglich war, bei Fahrgeschwindigkeiten bis 80 km/h (auf fahrende und stehende Objekte) den Unfall komplett zu vermeiden.

Bremswegvergleich aus einer Geschwindigkeit von 80 km/h

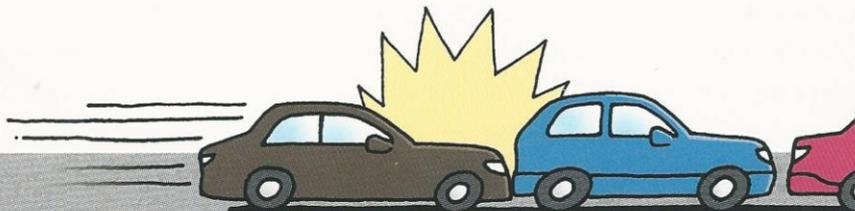


Datenquelle: ADAC 2015

Aufprallenergie eines Lkw (40 t) im Vergleich zu einem Pkw bei einer Geschwindigkeit von 90 km/h

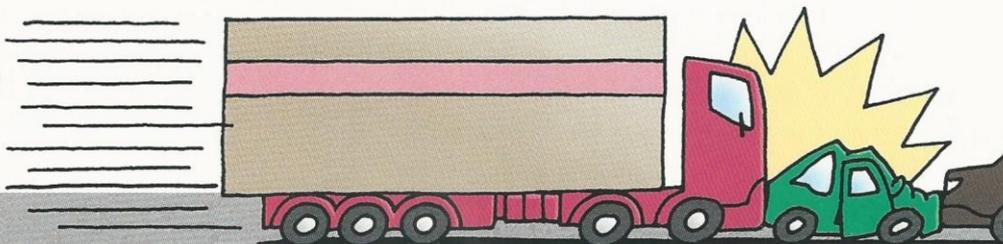
Pkw (1,8 t)

Beim ungebremsen Aufprall eines Pkw mit 90 km/h auf ein Stauende wirkt eine Energie von 563 kJ.



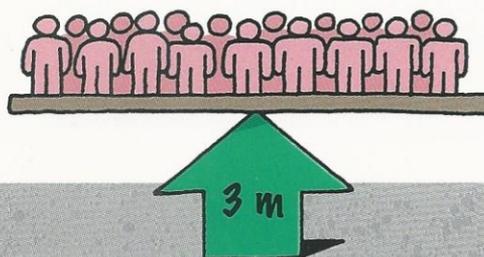
Lkw (40 t)

Ein gleich schneller Lkw würde ungebremsst mit einer Energie von 12.500 kJ auf das Stauende prallen.



Die Aufprallenergie des Lkw ist 22 x größer als die des Pkw!

Seine Aufprallenergie von 12.500 kJ würde ausreichen, um ca. 6.000 Menschen à 70 kg drei Meter in die Luft zu heben.



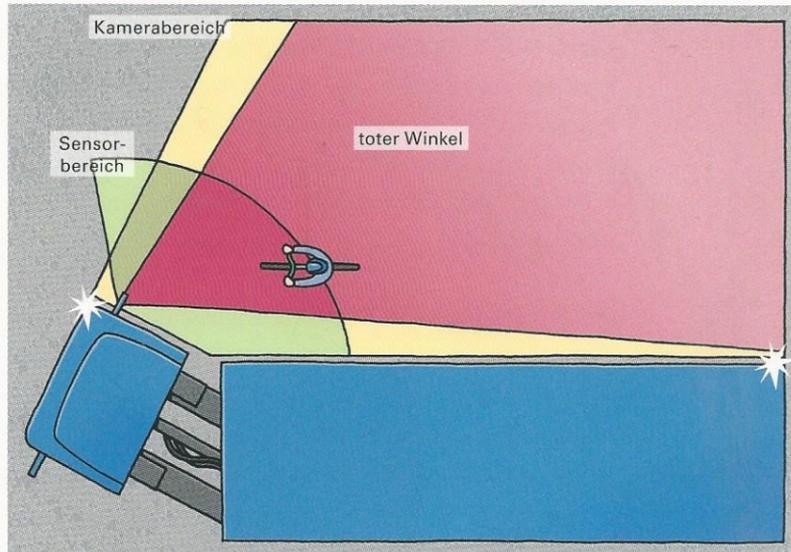
ABBIEGEASSISTENTEN

Bei rechtsabbiegenden Lastkraftwagen kommt es immer wieder zu schweren Unfällen mit Kindern, FußgängerInnen oder RadfahrerInnen. Durch einen Abbiegeassistenten kann die Verkehrssicherheit in diesem Bereich deutlich erhöht werden. Forderungen nach einer Ausstattung neuer Fahrzeuge mit Abbiegeassistent reichen bei den vielen tausend existierenden Lkw nicht aus.

Deshalb arbeitet die Landesregierung mit der Privatwirtschaft zusammen. Der Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg e. V. hat zusammen mit der Steinbeis-Stiftung die Studie „Projekt Evaluierung von Abbiegeassistenten bei Lastkraftwagen im städtischen Einsatz“ erstellt. Die Ergebnisse liegen seit Ende April 2018 vor. Daraus entstanden ist das

Projekt „Feldversuch zur Erprobung von 500 Lastkraftwagen mit Abbiegeassistenten in Baden-Württemberg“ des Verbands Spedition und Logistik, das vom Verkehrsministerium mit rund 500.000 Euro gefördert wird. In Baden-Württemberg werden mit diesem Feldversuch zum ersten Mal in Deutschland verschiedene Abbiegeassistenten im Realbetrieb untersucht. Dadurch können notwendige Informationen für die Speditionen und für den Gesetzgeber gewonnen werden, damit der Einsatz von Abbiegeassistentensystemen auf deutschen Straßen Standard wird. Untersuchungen des Feldversuchs zeigen, dass die Umsetzung möglichst schnell von statten gehen soll. Denn rund 70 Prozent der befragten Berufskraftfahrer gaben an, mindestens wöchentlich in brenzlige Situationen beim Rechtsabbiegen zu gelangen.

Abbiegeassistenten überwachen den toten Winkel



Baden-Württemberg unterstützt daher auch die Forderung des Bundesrats nach einer zügigen Einführung von Abbiegeassistentensystemen für schwere Nutzfahrzeuge durch forcierte Erarbeitung einschlägiger internationaler Vorschriften.