

Große Anfrage

der Fraktion GRÜNE

und

Antwort

der Landesregierung

Verkehrssicherheit in Baden-Württemberg

Große Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

- I. Zum Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg und der Entwicklung der Unfallzahlen
 1. Wie steht es im Hinblick auf das Verkehrssicherheitsleitbild „Vision Zero“ derzeit um die Erreichung des Ziels, von 2010 bis 2020 die Anzahl an Unfalltoten bei Verkehrsunfällen um vierzig Prozent zu reduzieren?
 2. Welche der 89 Maßnahmen des Verkehrssicherheitskonzepts Baden-Württemberg wurden bislang umgesetzt, welche Wirkung wurde dabei erzielt und welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung gegebenenfalls zusätzlich, um das Ziel zu erreichen, von 2010 bis 2020 die Anzahl an Unfalltoten bei Verkehrsunfällen um vierzig Prozent zu reduzieren (bitte differenziert nach technischen Maßnahmen, gesetzgeberischen Maßnahmen und Maßnahmen zur Überwachung der Gesetze)?
 3. Welche weiteren Maßnahmen sind im Hinblick auf die „Vision Zero“ notwendig (bitte unter Nennung von Empfehlungen von Fachleuten, beispielsweise vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat und mit einer Bewertung dieser Empfehlungen)?
 4. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um eine Gefährdung der Sicherheit durch ruhenden Verkehr zu minimieren (bitte inklusive einer Bewertung des Einflusses des ruhenden Verkehrs auf die Verkehrssicherheit)?
 5. Wie viele Verkehrsunfälle haben sich in Baden-Württemberg von 2013 bis heute ereignet (bitte differenziert nach Jahren und unter Nennung der auffällig häufig beteiligten Verkehrsmittel), wie viele Personen sind dabei tödlich verunglückt oder wurden schwer verletzt (bitte differenziert nach den Jahren der Unfälle, nach Unfällen auf Autobahnen, sonstigen außerörtlichen Straßen und innerörtlichen Straßen sowie unter Nennung auffällig häufig genutzter Verkehrsmittel der Unfallopfer)?

6. Wie viele Personen sind durch Unfälle beim Abbiegen von Lastkraftwagen von 2013 bis heute verunglückt (bitte differenziert nach Jahren, nach Getöteten, Schwerverletzten und Leichtverletzten sowie unter Nennung häufig genutzter Verkehrsmittel der Unfallopfer)?
7. Welchen Einfluss hat aus Sicht der Landesregierung die Nutzung von Smartphones, Bildschirmen oder anderen digitalen Geräten im Straßenverkehr auf die Gefährdung der Verkehrssicherheit?
8. Wie viele Verkehrsunfälle haben sich in Baden-Württemberg von 2013 bis heute ereignet, bei denen die Nutzung von Smartphones, Bildschirmen oder anderen digitalen Geräten im Straßenverkehr eine Rolle gespielt hat (bitte differenziert nach Unfällen mit Getöteten, Schwerverletzten sowie Leichtverletzten und unter Nennung häufig beteiligter Verkehrsmittel)?
9. Wie bewertet die Landesregierung die Empfehlung des 55. Verkehrsgesichtstags 2017, eine gesellschaftliche Ächtung der Nutzung von elektronischen Geräten während des Fahrens zu erreichen?

II. Zu technischen Mitteln und Maßnahmen in Bezug auf die Verkehrssicherheit

1. Wie bewertet die Landesregierung das im Rahmen des Verkehrssicherheitskonzepts vom Landesverkehrsministerium eingeführte Verkehrssicherheits-screening?
2. Welchen Einfluss hat die Verkehrsinfrastruktur auf die Verkehrssicherheit, unter Darlegung, inwiefern sich die Verkehrsinfrastruktur hinsichtlich der Verkehrssicherheit seit 2013 verändert hat und welchen weiteren Bedarf die Landesregierung bei der Verkehrsinfrastruktur im Hinblick auf die Verkehrssicherheit sieht?
3. Welche Rolle spielt der Aspekt der Verkehrssicherheit bei der Genehmigung von Lösungen für die Verkehrsanbindung von Wohngebieten an Landesstraßen, beispielsweise mittels eines Kreisverkehrs oder einer verschwenkten Fahrbahn?
4. Welche Entwicklung erwartet die Landesregierung bezüglich der Abbiegeassistenzsysteme als sicherheitswirksame technische Einrichtung in Kraftfahrzeugen, wie unterstützt sie diese?
5. Inwiefern hat sich die Fahrzeug- und Sicherheitstechnik seit der Erstellung des Verkehrssicherheitskonzepts insgesamt weiterentwickelt und welche neuen Maßnahmen der Fahrzeug- und Sicherheitstechnik wurden seit 2013 inwiefern ergriffen (bitte differenziert nach passiven und aktiven Maßnahmen und mit der Angabe, welche Wirkung die neuen Maßnahmen erzielten)?
6. Welche Maßnahmen sind gegebenenfalls notwendig, damit autonomes Fahren zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen kann?
7. Inwiefern nutzt die Landesregierung welche Kommunikationsmittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (bitte differenziert nach Mitteln zur Mobilitäts-erziehung, Kampagnen, Aktionen und anderen Aufklärungsmaßnahmen)?

III. Zu Maßnahmen im Bereich der Gesetzgebung in Bezug auf die Verkehrssicherheit

1. Inwiefern müsste die Straßenverkehrsordnung aus Sicht der Landesregierung angepasst werden, um eine höhere Verkehrssicherheit zu erreichen (bitte inklusive einer Bewertung der Sicherheitslage auf den Straßen in Baden-Württemberg, differenziert nach Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen und anderen Straßen)?
2. Welche Kenntnis hat die Landesregierung von Untersuchungen zur Unfallhäufigkeit und zu Unfallfolgen auf Autobahnen mit einem Tempolimit, auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen mit einer geringeren Geschwindigkeitsbegrenzung als 100 km/h und auf innerörtlichen Straßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h im Vergleich zur Unfallhäufigkeit

und zu Unfallfolgen auf denselben Straßen zu der Zeit vor Einführung des jeweiligen Tempolimits (ggf. bitte unter Nennung von Beispielen in Baden-Württemberg und deutschlandweit sowie ähnlichen Beispielen aus anderen Ländern Europas)?

3. Wie würde die Landesregierung den Effekt einer Erhöhung der Bußgelder für Verkehrssünderinnen und Verkehrssünder einschätzen (bitte inklusive einer Bewertung der derzeitigen Höhe der Bußgelder und differenziert nach der Art der Ordnungswidrigkeit)?
4. Befürwortet die Landesregierung die Anwendung der Halterhaftung und der Halterkostenhaftung im fließenden Verkehr in Deutschland (bitte mit Begründung)?
5. Welches Verbesserungspotenzial sieht die Landesregierung beim Fahrerlaubnisrecht, insbesondere was die Promille-Grenze, regelmäßige Gesundheitsüberprüfungen, regelmäßige Auffrischkurse und regelmäßige Sehtests betrifft?
6. Wie bewertet die Landesregierung das zum 1. Januar 2018 in Kraft getretene neue Fahrlehrerrecht?
7. Welches Verbesserungspotenzial sieht die Landesregierung bei der Fahrausbildung von Fahrschülerinnen und Fahrschülern?

IV. Zur Überwachung und Förderung der Einhaltung der Gesetzgebung in Bezug auf die Verkehrssicherheit

1. Inwiefern wurde das Vorhaben einer konsequenteren Verkehrsüberwachung gegenüber 2013 umgesetzt (bitte unter Nennung von Vergleichszahlen und differenziert nach stationären und temporären Geschwindigkeitskontrollen, der Überwachung des Sicherheitsabstands, der Überprüfung des Alkohol-, Drogen- und Medikamentenkonsums im Straßenverkehr, der Kontrolle von Falschparkerinnen und Falschparkern, der Kontrolle der Nutzung von Mobiltelefonen am Steuer, der Kontrolle der Gurtpflicht sowie der geplanten Intensivierung der polizeilichen Anhaltekontrollen)?
2. Welche neuen Methoden zur Verkehrsüberwachung hat die Verkehrsüberwachungstechnik seit 2013 hervorgebracht, wird beispielsweise der Einsatz der sogenannten „Section Control“ zur streckenmäßigen Geschwindigkeitsüberwachung weiterverfolgt und wenn ja, inwiefern bzw. wenn nein, warum nicht?
3. Wie bewertet die Landesregierung die Empfehlung des 57. Verkehrsgerichtstags 2019, Alkohol-Interlock-Programme einzuführen?
4. Welchen Weiterbildungsbedarf sieht die Landesregierung bei der Polizei im Bereich der Verkehrssicherheit (bitte inklusive einer Bewertung der Ausbildung der Polizei in diesem Bereich)?
5. Wie hoch sind die finanziellen sowie personellen Mittel, die der Polizei für die Verkehrssicherheit zur Verfügung stehen (bitte im Vergleich zu der Zeit vor der Polizeistrukturereform im Jahr 2012 und inklusive einer Bewertung, ob die Mittel aus Sicht der Landesregierung ausreichend sind)?
6. Wie begründet die Landesregierung die Reduzierung des Engagements der Polizei bei der Radfahrausbildung von fünf auf nur noch vier zweistündige Termine?
7. Wie bewertet die Landesregierung die Einrichtung von Fahrradstraßen und Spielstraßen sowie die Umsetzung von Shared Space-Konzepten in Bezug auf die Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern?

14.03.2019

Andreas Schwarz, Niemann
und Fraktion

Begründung

Die grün-schwarze Regierungskoalition hat sich in ihrem Koalitionsvertrag dem Verkehrssicherheitsleitbild „Vision Zero“ verpflichtet, das eine Mobilität ohne Tote und Schwerverletzte zum Ziel hat. Die Überarbeitung und Fortschreibung des Verkehrssicherheitskonzepts ist ebenfalls im Koalitionsvertrag festgeschrieben. Seit 2003 steigt die Anzahl an Straßenverkehrsunfällen in Baden-Württemberg insgesamt stetig. Auch wenn die Anzahl an Verkehrstoten und Schwerverletzten jährlich sinkt, gibt es noch eine Menge zu tun. Im Zentrum der Verkehrspolitik sollte die „Vision Zero“ stehen. Dazu ist eine Überarbeitung und Fortschreibung des baden-württembergischen Verkehrssicherheitskonzepts dringend erforderlich, um weitere Maßnahmen, die der Verkehrssicherheit dienen, zu ergreifen. Durch diese Große Anfrage soll ein Überblick entstehen, wo das Land im Hinblick auf die „Vision Zero“ steht und was es noch alles zu machen gilt.

Antwort*)

Schreiben des Staatsministeriums vom 16. Juli 2019 Nr. I-3856:

In der Anlage übersende ich unter Bezugnahme auf § 63 der Geschäftsordnung des Landtags von Baden-Württemberg die von der Landesregierung beschlossene Antwort auf die Große Anfrage.

Schopper
Staatsministerin

*) Der Überschreitung der Sechs-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Anlage: Schreiben des Ministeriums für Verkehr

Mit Schreiben vom 12. Juli 2019 Nr. 4-3856.0/1009 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Namen der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration, dem Ministerium der Justiz und für Europa und dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport die Große Anfrage wie folgt:

I. Zum Verkehrssicherheitskonzept Baden-Württemberg und der Entwicklung der Unfallzahlen

1. *Wie steht es im Hinblick auf das Verkehrssicherheitsleitbild „Vision Zero“ derzeit um die Erreichung des Ziels, von 2010 bis 2020 die Anzahl an Unfalltoten bei Verkehrsunfällen um vierzig Prozent zu reduzieren?*

Der Rückgang der Zahl der Verkehrstoten in Baden-Württemberg ist in den vergangenen Jahren nicht im angestrebten Maße eingetreten. Nach aktuellem Stand erscheint die Erreichung des selbstgesetzten Ziels, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 um vierzig Prozent zu reduzieren, nicht realistisch.

Die Anzahl der im Straßenverkehr in Baden-Württemberg Getöteten kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Anzahl Getöteter	494	482	471	465	466	483	405	458	440

Die Anzahl der Verkehrstoten hat sich damit von 2010 bis 2018 um knapp 11 Prozent reduziert.

Es sind daher weiterhin große Anstrengungen erforderlich, um dem von der Europäischen Kommission ausgegebenen Langfristziel der „Vision Zero“, einem Straßenverkehr ohne Getötete und ohne Schwerverletzte, näher zu kommen. Über die bisher geleitete Verkehrssicherheitsarbeit hinaus müssen deshalb neue Wege beschritten und bekannte Maßnahmen mit mehr Mut umgesetzt werden.

2. *Welche der 89 Maßnahmen des Verkehrssicherheitskonzepts Baden-Württemberg wurden bislang umgesetzt, welche Wirkung wurde dabei erzielt und welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung gegebenenfalls zusätzlich, um das Ziel zu erreichen, von 2010 bis 2020 die Anzahl der Unfalltoten bei Verkehrsunfällen um vierzig Prozent zu reduzieren (bitte differenziert nach technischen Maßnahmen, gesetzgeberischen Maßnahmen und Maßnahmen zur Überwachung der Gesetze)?*

Die Maßnahmen des Verkehrssicherheitskonzepts (VSK) teilen sich in Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrssystems (bauliche und rechtliche Maßnahmen) und Maßnahmen für bestimmte Schwerpunktgruppen (nach Alter und Verkehrsbeteiligungsart) der Verkehrssicherheitsarbeit Baden-Württemberg auf. Die Maßnahmen werden sukzessive umgesetzt.

Von den insgesamt 89 Maßnahmen wurden bislang 59 umgesetzt; 21 befinden sich in Umsetzung. Die bereits umgesetzten Maßnahmen beinhalten zum Teil auch Daueraufgaben wie beispielsweise die kontinuierliche Durchführung des Verkehrssicherheits screenings oder den erhöhten Kontrolldruck im Rahmen der Verkehrsüberwachung. Lediglich neun Maßnahmen des Verkehrssicherheitskonzepts wurden noch nicht gestartet (vgl. Tabelle zum Umsetzungsstand des VSK als *Anlage*).

Über die bisherigen Maßnahmen hinaus sollen vor allem folgende Ansätze verfolgt werden:

- die Prinzipien der selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Straße, bei der Verkehrsteilnehmende am Straßenraum erkennen, was im weiteren Verlauf der Strecke erwartet wird, insbesondere durch die Ausstattung der Straße mit technisch hochwertiger, nachtsichtbarer Markierung, Beschilderung und Wegwei-

- sung, der Anordnung einer den Straßenverhältnissen adäquaten Geschwindigkeit und durch die Entschärfung, insbesondere aller möglichen Konfliktpunkte im Falle eines Abkommens von der Straße,
- der Ausbau des Alleenschutzes durch den Einsatz von Fahrzeugrückhaltesystemen,
 - die Entschärfung unfallauffälliger Stellen zur Verringerung von Unfallfolgen für Motorradfahrende durch den Einsatz von Unterfahrschutz an Schutzplanken,
 - die Forderung nach einem höheren Sanktionsniveau für Verkehrsverstöße, welches in Kombination mit einer hohen Kontrolldichte von Polizei und Ordnungsbehörden zu einer stärkeren Regelakzeptanz und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen soll.

Das Verkehrsministerium identifiziert zudem Chancen der Verkehrssicherheitsarbeit, wie sie zum Beispiel mit dem *automatisierten Fahren* verbunden werden, und greift neue Herausforderungen der Verkehrssicherheitsarbeit, wie unter anderem die erhöhte Gefahr durch *Ablenkung am Steuer*, auf.

Entwicklungen im Bereich der Unfallstatistik unterliegen diversen Einflussfaktoren. Daher ist die Identifizierung der Wirkung einzelner Maßnahmen nicht möglich.

3. Welche weiteren Maßnahmen sind im Hinblick auf die „Vision Zero“ notwendig (bitte unter Nennung von Empfehlungen von Fachleuten, beispielsweise vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat und mit einer Bewertung dieser Empfehlungen)?

Das Verkehrssicherheitskonzept verfolgt bereits einen ganzheitlichen Ansatz und hat mit den verschiedenen Maßnahmen die Bereiche Mensch, Infrastruktur und Fahrzeugtechnik im Blick. Eine vieldiskutierte, bislang nicht verankerte Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, ist die Konzeption einer ruhigen und sicheren Ortsmitte. Sie zielt auf die bauliche Umgestaltung von Ortsdurchfahrten mit höherem Kfz-Aufkommen und ihre verkehrsrechtliche Flankierung. Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität zu steigern, den Fuß- und Radverkehr attraktiver zu machen, das reale Geschwindigkeitsniveau abzusenken, die Sichtbeziehungen an Querungen zu verbessern und den Lärm zu reduzieren. Verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung auf Grundlage des § 45 Absatz 1 b Straßenverkehrsordnung (StVO) sollen verstärkt auf der Grundlage von Entscheidungen im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung und mit der Unterstützung der Verkehrsbehörden umgesetzt werden. Beispielsweise können Lkw-Lenkungskonzepte oder Konzepte zur Parkraumbewirtschaftung als Maßnahmen genannt werden, die in hohem Maße auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen können.

Zu den Hauptforderungen des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) zur Verkehrssicherheit gehört neben der gezielten Verstärkung der Verkehrsüberwachung die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten:

- die Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen mit Fahrbahnbreite bis einschließlich 6 Meter auf 80 km/h zu reduzieren,
- auf Landstraßen Überholverbot in Bereichen mit unzureichenden Überholsichtweiten durchzusetzen,
- Modellversuch zur Umkehrung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h durchzuführen.

Der 53. Deutsche Verkehrsgerichtstag vom 28. bis 30. Januar 2015 in Goslar hat folgende Empfehlung ausgesprochen:

„Zur Reduzierung schwerer Unfälle soll die Regelgeschwindigkeit für Pkw und Lkw gleichermaßen bei 80 km/h liegen. Dazu ist eine Umkehrung von Regel und Ausnahme bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich. Entsprechend ausgebaute oder ertüchtigte Straßen können danach weiter für Tempo 100 freigegeben werden.“

Der DVR empfiehlt zur Verbesserung der Sicherheit auf Landstraßen im Einzelnen folgende Maßnahmen:

- „Die meisten Getöteten auf deutschen Straßen sind Opfer von Landstraßenunfällen. Um das Ziel der Bundesregierung, die Anzahl der Getöteten bis 2020 um weitere 40 Prozent zu senken, erreichen zu können, muss die Sicherheit von Landstraßen daher mit hoher Priorität verbessert werden.
- Deutlich überhöhte Geschwindigkeiten von mehr als 100 km/h können auf Landstraßen zu besonders schweren Unfallfolgen führen. Sowohl Aufklärung als auch eine konsequente Überwachung und Ahndung von erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen sind erforderlich, um das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu einer sicheren und angepassten Fahrweise zu beeinflussen (siehe auch DVR-Beschluss „Verkehrsüberwachung“ vom 23. Mai 2014).
- Als zulässige Höchstgeschwindigkeit auf schmalen Landstraßen mit einer Fahrbahnbreite bis einschließlich sechs Metern sollte 80 km/h gelten. Zu prüfen ist die Frage der Umsetzung.
- Sofern die örtlichen Randbedingungen es zulassen (zum Beispiel breiter Querschnitt, Trassierung mit großen Sichtweiten, hindernisfreie Seitenräume, separate Führung des Fußgänger- und Radverkehrs) kann auch eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Lkw auf 80 km/h sinnvoll sein.
- In Bereichen mit unzureichenden Überholsichtweiten sollte streckenbezogen geprüft werden, ob ein explizites Überholverbot anzuordnen ist. Die Kriterien für die Beurteilung ausreichender Überholsichtweiten in den Regelwerken sollten vereinheitlicht werden.
- Der Identifizierung besonderer Gefahrenstellen auf Landstraßen kommt eine große Bedeutung zu. Hierzu sind zusätzlich zur Arbeit der Unfallkommission auch streckenbezogene Analysen (wie z.B. das Verkehrssicherheitscreening in Baden-Württemberg oder die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen nach ESN) durchzuführen. Dort, wo geschwindigkeitsbedingte Auffälligkeiten im Unfallgeschehen zu verzeichnen sind, ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit der jeweiligen Gefahrenlage anzupassen. Überwachungsmaßnahmen und Aufklärungskampagnen können diese Maßnahmen sinnvoll unterstützen.
- Bei der Planung von Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen ist eine frühzeitige Abstimmung zwischen Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde erforderlich, um Planung und eventuell erforderliche Verkehrsbeschränkungen einander anzupassen. Dabei ist die Einheit von Bau und Betrieb entscheidend. Das bereits bewährte Instrument des Sicherheitsaudits ist verbindlich bei allen Planungen einzusetzen.
- Nicht der Situation angepasste Geschwindigkeit ist eine Hauptunfallursache auch im Landstraßenbereich. Es sollten daher weitergehende und vertiefende Forschungen durchgeführt werden, um die Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ auch fahrzeugbezogen detailliert zu analysieren und wirksame Maßnahmen dagegen abzuleiten.“

Die meisten Verkehrstoten (knapp 60 Prozent) sind auch in Baden-Württemberg auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften zu beklagen. Nicht angepasste Geschwindigkeit ist die Hauptunfallursache auf diesen Straßen. Durch eine generelle Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 90 km/h oder 80 km/h auf Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften kann die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer/-innen auf diesen Straßen in Deutschland laut dem Power Modell¹ bei einer Regelgeschwindigkeit von 90 km/h um 38 Prozent reduziert werden. Der DVR sieht in der Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen außerorts auf 90 km/h oder 80 km/h ein hohes Sicherheitspotenzial, wodurch ein deutlicher Rückgang der Zahl der tödlich und schwer verletzten Verkehrsteilnehmer/-innen bewirkt werden könnte.

Zudem fordert der DVR die innerörtliche Regelgeschwindigkeit in Modellversuchen von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h zu reduzieren. Zur Erläuterung führt der DVR aus:

¹ Ewert U, Scaramuzza G, Niemann S, Walter E. Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Strassenverkehr. Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2010. bfu-Sicherheitsdossier 06.

„Im Sinne von Vision Zero müssen alle denkbaren Potenziale zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ausgeschöpft werden. Die Unfallschwere korreliert mit der Geschwindigkeit. Vor diesem Hintergrund ist zu erwarten, dass durch eine abgesenkte Regelgeschwindigkeit die Unfallschwere und auch die Anzahl der Unfälle deutlich reduziert werden kann. Gleichwohl muss dabei beachtet werden, dass die Verkehrsfunktion der jeweiligen Straße einer solchen Regelung entgegenstehen kann. Verlagerungseffekte auf andere Straßen mit den entsprechenden Nachteilen auf die Unfallentwicklung und ungünstige Emissionsentwicklungen wären denkbare negative Folgen.“

In der Tat verringert eine Reduzierung der Geschwindigkeit in Ortsdurchfahrten das Unfall- und Verletzungsrisiko aller Verkehrsteilnehmer/-innen, insbesondere die Zahl und die Schwere der Unfälle mit Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung. Bei Tempo 50 km/h ist die Energie, die im Falle eines Unfalles wirkt, annähernd dreimal so hoch wie bei Tempo 30 km/h. Von zehn angefahrenen Fußgänger/-innen überleben drei bei Tempo 50 km/h, neun bei Tempo 30 km/h (laut Beratungsstelle für Unfallverhütung, kurz bfu).

4. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um eine Gefährdung der Sicherheit durch ruhenden Verkehr zu minimieren (bitte inklusive einer Bewertung des Einflusses des ruhenden Verkehrs auf die Verkehrssicherheit)?

Insbesondere falsch abgestellte Kraftfahrzeuge auf Geh- und Radwegen, Parken in zweiter Reihe und in Kreuzungs- und Kurvenbereichen gefährden Fußgänger/-innen, Radfahrer/-innen und andere Verkehrsteilnehmer/-innen. Durch dieses Fehlverhalten werden nicht nur andere in ihrer Mobilität beeinträchtigt. Vielmehr kommt es zu Behinderungen und Gefährdungssituationen durch ungenügende Sichtverhältnisse oder dadurch, dass Verkehrsteilnehmer/-innen von zugeparkten Geh- und Radwegen auf Straßen ausweichen müssen. Das Verkehrsministerium sieht im Themenfeld „Ruhender Verkehr“ verfolgenswerte Ansatzpunkte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer/-innen. Das Verkehrsministerium wird demnächst ein Hinweispapier „Ruhender Verkehr – Handlungsspielräume für mehr Lebens- und Umweltqualität und verbesserte Verkehrssicherheit in den Innenstädten und Ortszentren“ für Behörden und Kommunen veröffentlichen. Neben den Anwendungshinweisen für die zuständigen Behörden wird es auch eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit zum Thema „Ruhender Verkehr“ geben, deren primäres Ziel es ist, die Bürger/-innen dafür zu sensibilisieren, dass ihr Verhalten erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit aller am Verkehr teilnehmenden Personen hat. Die Landesregierung legt daher in der Verkehrssicherheitsarbeit weiterhin einen Fokus darauf, Bürger/-innen für mehr Rücksicht zu sensibilisieren und Fehlverhalten konsequent zu sanktionieren.

5. Wie viele Verkehrsunfälle haben sich in Baden-Württemberg von 2013 bis heute ereignet (bitte differenziert nach Jahren und unter Nennung der auffällig häufig beteiligten Verkehrsmittel), wie viele Personen sind dabei tödlich verunglückt oder wurden schwer verletzt (bitte differenziert nach den Jahren der Unfälle, nach Unfällen auf Autobahnen, sonstigen außerörtlichen Straßen und innerörtlichen Straßen sowie unter Nennung auffällig häufig genutzter Verkehrsmittel der Unfallopfer)?

Aus Gründen der Vergleichbarkeit werden bei der Beantwortung dieser Frage die Daten des laufenden Jahres (2019) nicht abgebildet.

Bei Kleinstunfällen² erfolgt keine statistische Erfassung der Verkehrsbeteiligungsart.

² Kleinstunfälle sind Verkehrsunfälle, denen eine geringfügige Ordnungswidrigkeit zugrunde liegt und bei denen lediglich Sachschaden entstand.

Anzahl der Verkehrsunfälle in Baden-Württemberg

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verkehrsunfälle gesamt	291.583	294.405	308.683	314.874	326.560	324.075
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	35.256	36.517	37.057	36.997	36.804	37.358
Verkehrsunfälle mit Sachschaden	256.327	257.888	271.626	277.877	289.756	286.717
... davon Kleinstunfälle	163.711	166.810	177.175	182.063	191.772	188.354

Hauptverkehrsbeteiligungsarten bei Verkehrsunfällen in Baden-Württemberg

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Pkw	110.389	110.310	114.577	115.643	116.921	117.487
Lkw	16.110	14.704	15.709	15.908	16.900	16.385
Fahrrad (inkl. Pedelec und E-Bike)	8.991	9.701	9.810	10.266	10.355	11.644
Motorrad	4.703	5.332	5.422	5.087	5.258	5.595
FußgängerInnen	4.426	4.157	4.079	4.067	3.987	3.968
Kleinkraftrad	2.350	2.345	2.324	2.235	2.101	2.305
Bus	1.418	1.369	1.466	1.482	1.537	1.640

Verunglückte Personen bei Verkehrsunfällen in Baden-Württemberg

		2013	2014	2015	2016	2017	2018	
Schwerverletzte	Schwerverletzte gesamt	9.078	9.538	9.507	8.995	8.410	8.543	
	Unfallort	innerorts	4.276	4.552	4.475	4.232	3.940	4.049
		außerorts	4.802	4.986	5.032	4.763	4.470	4.494
		– davon auf BAB	594	653	708	625	547	555
	Verkehrsbeteiligungsart	Pkw	4.020	4.047	4.075	3.852	3.493	3.244
		Fahrrad (inkl. Pedelec und E-Bike)	1.868	2.004	2.044	1.995	1.875	2.118
		Motorrad	1.407	1.625	1.638	1.430	1.505	1.585
		Fußgänger/-innen	985	1.000	968	969	848	832
		Kleinkraftrad	400	403	360	342	338	358
		Lkw	208	232	207	227	201	195

		2013	2014	2015	2016	2017	2018	
Getötete	Getötete gesamt	465	466	483	405	458	440	
	Unfallort	innerorts	146	122	131	109	109	113
		außerorts	319	344	352	296	349	327
		– davon auf BAB	47	36	47	31	40	50
	Verkehrsbeteiligungsart	Pkw	201	209	246	182	196	183
		Motorrad	85	101	104	75	104	101
		Fußgänger/-innen	84	55	53	71	68	49
		Fahrrad (inkl. Pedelec und E-Bike)	50	53	42	53	45	69
		Lkw	25	15	18	15	30	20
		Kleinkraftrad	11	15	8	1	8	0

6. *Wie viele Personen sind durch Unfälle beim Abbiegen von Lastkraftwagen von 2013 bis heute verunglückt (bitte differenziert nach Jahren, nach Getöteten, Schwerverletzten und Leichtverletzten sowie unter Nennung häufig genutzter Verkehrsmittel der Unfallopfer)?*

Aus Gründen der Vergleichbarkeit werden bei der Beantwortung dieser Frage die Daten des laufenden Jahres (2019) nicht abgebildet.

Die Anzahl der Verunglückten und ihre Verkehrsbeteiligungsarten, die bei einem Abbiegeunfall eines Lkw zu Schaden kamen, können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

		2013	2014	2015	2016	2017	2018	
Leichtverletzte	Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten gesamt	135	83	108	120	126	100	
	Verkehrsbeteiligungsart Unfallgegnener	Pkw	59	41	39	44	46	29
		Lkw	10	5	13	14	8	13
		Motorrad	3	11	8	8	7	7
		Kleinkrafttrad	7	2	2	5	5	2
		Bus	0	4	3	2	4	1
		Fahrrad (inkl. Pedelec und E-Bike)	42	18	38	45	37	47
		FußgängerInnen	9	2	4	1	7	1
Schwerverletzte	Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten gesamt	37	30	40	50	33	33	
	Verkehrsbeteiligungsart Unfallgegnener	Pkw	5	7	7	12	5	9
		Lkw	2	1	3	5	0	3
		Motorrad	11	5	9	20	10	9
		Kleinkrafttrad	3	1	1	2	0	0
		Bus	0	0	1	1	1	2
		Fahrrad (inkl. Pedelec und E-Bike)	15	16	19	10	15	9
		FußgängerInnen	1	0	0	0	2	1
Getötete	Verkehrsunfälle mit Getöteten gesamt	5	1	2	1	5	4	
	Verkehrsbeteiligungsart Unfallgegnener	Lkw	1	0	0	0	0	0
		Motorrad	0	0	1	0	2	3
		Fahrrad (inkl. Pedelec und E-Bike)	4	1	1	1	3	1

7. *Welchen Einfluss hat aus Sicht der Landesregierung die Nutzung von Smartphones, Bildschirmen oder anderen digitalen Geräten im Straßenverkehr auf die Gefährdung der Verkehrssicherheit?*

Die Nutzung von Smartphones oder anderen digitalen Endgeräten hat stark zugenommen. Wissenschaftliche Untersuchungen gehen davon aus, dass bis zu 20 Prozent der Verkehrsunfälle auf Ablenkung insbesondere auch infolge der Nutzung eines Smartphones zurückzuführen sind. Dabei geht vom Schreiben von Textnachrichten eine besondere Gefahr aus. In diesen Untersuchungen wird jedoch der Grund der Ablenkung nicht differenziert dargestellt. Neben der Nutzung von Smartphones, Bildschirmen oder anderen digitalen Geräten, kann die Unfallursache Ablenkung auch durch andere ablenkende Ursachen wie beispielsweise Musikhören über Kopfhörer oder das Versorgen von Kindern hervorgerufen werden.

Mit den Kampagnen „Watch out – Augen auf die Straße“, „No Game – sicher fahren/sicher leben“ und „sei nicht dumm“ klärt die Landesregierung insbesondere junge Fahrer/-innen über die Gefahren der Nutzung von Smartphones, Bildschirmen oder anderen digitalen Geräten im Straßenverkehr auf. Durch die Sensi-

bilisierung der Gefahren und Auswirkungen einer kurzen Ablenkung erhofft sich die Landesregierung einen Rückgang der Unfälle durch Ablenkung.

8. *Wie viele Verkehrsunfälle haben sich in Baden-Württemberg von 2013 bis heute ereignet, bei denen die Nutzung von Smartphones, Bildschirmen oder digitalen Geräten im Straßenverkehr eine Rolle gespielt hat (bitte differenziert nach Unfällen mit Getöteten, Schwerverletzten sowie Leichtverletzten und unter Nennung häufig beteiligter Verkehrsmittel)?*

Die Nutzung von Smartphones, Bildschirmen oder anderen digitalen Geräten im Straßenverkehr wird unter den Begriff Ablenkung subsumiert. Allerdings wird Ablenkung nicht als Unfallursache in der Verkehrsunfallstatistik erfasst.

Um die Verkehrssicherheitslage in diesem wichtigen Feld angemessen bewerten zu können, führt das Innenministerium seit 2015 eine Einzelauswertung aller tödlichen Verkehrsunfälle in Baden-Württemberg im Hinblick auf Ablenkung durch. Die Ergebnisse dieser Einzelauswertung können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

	2015	2016	2017	2018
Anzahl der tödlichen Verkehrsunfälle	453	380	434	412
... davon unter Ablenkung	51	47	74	80
... prozentualer Anteil	11,3 %	12,4 %	17,1 %	19,4 %

Das Innenministerium setzt sich dafür ein, Ablenkungsunfälle künftig in der bundesweiten Unfallstatistik ausweisen zu lassen.

9. *Wie bewertet die Landesregierung die Empfehlung des 55. Verkehrsgerichtstags 2017, eine gesellschaftliche Ächtung der Nutzung von elektronischen Geräten während des Fahrens zu erreichen?*

Bei der vorliegenden Frage ist zu präzisieren, um welche Art von elektronischen Geräten es sich handelt. Es dürfte die Nutzung von elektronischen Geräten gemeint sein, die den Verkehrsteilnehmenden vom Fahrgeschehen ablenken, da er für die Benutzung, beispielsweise der Beantwortung oder Übermittlung von Nachrichten, eine fahrfremde Aufgabe durchführen muss. Die umfassenden Neuregelungen in § 23 Abs. 1 a StVO zum Verbot der Nutzung von elektronischen Geräten, die eine fahrfremde Tätigkeit hervorrufen, befürwortet die Landesregierung, zumal die aus der Ablenkung resultierenden Gefahren von vielen Verkehrsteilnehmer/-innen offenbar noch nicht ernst genug genommen werden.

Die Landesregierung verfolgt daher das Ziel, mit den unter der Antwort zur Ziff. I Nr. 7 genannten Kampagnen eine weitere Sensibilisierung der Bevölkerung zu erreichen.

II. Zu technischen Mitteln und Maßnahmen in Bezug auf die Verkehrssicherheit

1. *Wie bewertet die Landesregierung das im Rahmen des Verkehrssicherheitskonzepts vom Landesverkehrsministerium eingeführte Verkehrssicherheitsscreening?*

Das in Baden-Württemberg entwickelte Verkehrssicherheitsscreening (VSS) dient den Straßenbaubehörden, den Verkehrsbehörden und der Polizei zur Bündelung und Auswertung der unterschiedlichen Informationen zu unfallauffälligen Bereichen im Netz und dazu, Gegenmaßnahmen zu priorisieren und zu ergreifen. Dies trägt zu einer spürbaren Verbesserung der Verkehrssicherheit bei und hilft so letztlich, Leben zu retten. Das VSS führt für alle Autobahnen, Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen in Baden-Württemberg, also für rund 26.000 Kilometer die für die Verkehrssicherheitsarbeit notwendigen Informationen auf einer zentralen, webbasierten Datenplattform zusammen. Dazu gehören Unfalldaten, Straßendaten, Streckenfotos, Verkehrsmengen und Geschwindigkeitsauswertungen.

Des Weiteren bietet das VSS umfassende Analysemöglichkeiten, die bei der Beantwortung vielfältiger Fragestellungen unterstützen und eine zielgerichtete Verkehrssicherheitsarbeit ermöglichen. Davon profitieren nicht nur die Unfallkommissionen, sondern auch Planungsingenieure und Sicherheitsauditoren. Aktuell greifen etwa 780 Anwender/-innen auf das System zu.

Im Frühjahr 2018 wurde eine neue, um wesentliche Funktionen erweiterte Version des VSS eingeführt. Seitdem wurden in Baden-Württemberg über 350 Mitglieder von Unfallkommissionen sowie Sicherheitsauditoren zusätzlich geschult.

Das VSS Baden-Württemberg ist beim eGovernment-Wettbewerb 2018 mit dem 1. Platz in der Kategorie „Bestes Infrastrukturprojekt“ ausgezeichnet worden. Aufgrund seiner Einzigartigkeit und dem hohen Nutzen zeigen mittlerweile auch andere Bundesländer sowie Hochschulen und Unfallforscher großes Interesse an dem System.

Das VSS ist für Baden-Württemberg mittlerweile ein unverzichtbares Werkzeug in der Verkehrssicherheitsarbeit geworden und wird kontinuierlich verbessert und weiterentwickelt. Mit dem VSS können zukünftig auch die Vorgaben der neuen Richtlinien des Bundes („Richtlinien für Sicherheitsaudits an Straßen“ (RSAS) sowie die in Bearbeitung befindliche Fortschreibung der EU-Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur“) umgesetzt werden.

2. Welchen Einfluss hat die Verkehrsinfrastruktur auf die Verkehrssicherheit, unter Darlegung, inwiefern sich die Verkehrsinfrastruktur hinsichtlich der Verkehrssicherheit seit 2013 verändert hat und welchen weiteren Bedarf die Landesregierung bei der Verkehrsinfrastruktur im Hinblick auf die Verkehrssicherheit sieht?

Die Straßenverkehrsinfrastruktur hat einen großen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Gemeinsam mit dem Straßenverkehrsmanagement gehören insgesamt 29 der 89 Maßnahmen aus dem Verkehrssicherheitskonzept diesen beiden Themenfeldern an. Bei der Straßeninfrastruktursicherheit spielt vor allem die Erkennbarkeit und Begreifbarkeit des Straßenverlaufs eine zentrale Rolle. Dazu gehört auch die Straßenausstattung in Form von Markierungen, Beschilderungen und Schutzeinrichtungen.

Bestehende unfallauffällige Stellen im Straßennetz werden von den Unfallkommissionen beurteilt und entschärft. Dabei kommen sowohl straßenverkehrsrechtliche, aber auch bauliche Maßnahmen zum Einsatz, um an diesen Stellen die Begreifbarkeit und Erkennbarkeit der Situation und damit einen verkehrssicheren Zustand herzustellen.

Um bei Neu-, Um- und Ausbauplanungen von vornherein ein hohes Maß an Verkehrssicherheit zu gewährleisten, werden die gültigen Entwurfsrichtlinien, die den aktuellen Stand der Technik repräsentieren, grundsätzlich konsequent umgesetzt. Außerdem werden Planungen in allen Planungsphasen einem Sicherheitsaudit unterzogen, um die Verkehrssicherheit auf das bestmögliche Niveau zu bringen.

Um die Sicherheit des Bestandsnetzes zu erhöhen, wurde und wird die Straßenausstattung des Bestandsnetzes kontinuierlich an die aktuellsten Sicherheitsstandards angepasst. Zu nennen ist hier beispielweise die Umrüstung von Schutzeinrichtungen im Mittelstreifen zweibahniger Straßen oder die Nachrüstung von Schutzeinrichtungen mit Unterfahrschutz. Des Weiteren wird ein hindernisfreier Seitenraum angestrebt, um die Folgen von Unfällen möglichst gering zu halten. Können Hindernisse nicht entfernt werden, so werden sie schrittweise abgesichert.

Im Bereich der Straßenausstattung konnte das Land Baden-Württemberg außerdem mit einer Innovation erste Erfolge erzielen. Nach einer dreijährigen Pilotphase wurde in Baden-Württemberg 2017 bundesweit erstmalig die Kurvenleittafel aus Kunststoff für den dauerhaften Gebrauch eingeführt. Die Kurvenleittafel aus Kunststoff soll die bestehenden Kurvenleittafeln aus Blech auf Stahlpfosten ersetzen. Sie leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Motorradfahrende, da bei einem Aufprall auf die Kunststofftafel wesentlich

geringere Verletzungsfolgen zu erwarten sind als bei einem Aufprall auf die konventionelle Tafel aus Blech auf einem Stahlpfosten. Erste Unfalluntersuchungen geben zudem Hinweise darauf, dass die Kurvenleittafel aus Kunststoff durch ihre verbesserte Wahrnehmbarkeit sogar präventiv wirken kann.

Bei der Gewährleistung der Verkehrssicherheit des Bestandsnetzes kommt auch dem Betriebsdienst eine bedeutende Rolle zu, der im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht kritische Situationen sofort beseitigt (zum Beispiel Entfernung von Hindernissen auf der Fahrbahn, Entfernung von Öls Spuren, Erneuerung schlecht sichtbarer oder abgängiger Beschilderung, Winterdienst). Mit der regelmäßigen Grünpflege trägt er außerdem dazu bei, dass der Verkehrsraum und die notwendigen Sichtfelder von Bewuchs freigehalten werden.

Die Erhöhung der Straßeninfrastruktursicherheit gelingt nur in Kombination vieler unterschiedlicher Maßnahmen, die als Einzelmaßnahmen und im Rahmen von Daueraufgaben (Betriebsdienst) durchgeführt werden und auch in Zukunft wahrzunehmen sind.

Um dem Leitbild der „Vision Zero“ näher zu kommen, sind zukünftig präventive Maßnahmen im Bereich der Straßeninfrastruktur als Ergänzung zur Arbeit der Unfallkommissionen sogar noch verstärkter umzusetzen, um im Sinne des europäischen „Safe-System-Ansatzes“ eine möglichst sichere und fehlerverzeihende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Der Bund sieht mit der Einführung der neuen „Richtlinie für Sicherheitsaudits an Straßen“ (RSAS) das Verfahren des Sicherheitsaudits nicht nur für Straßenplanungen, sondern auch für Bestandsstrecken im Rahmen sogenannter Bestandsaudits vor. Derzeit schreibt auch die Europäische Union die „Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur“ fort und wird darin ebenso einen Schwerpunkt auf die gezielte Untersuchung des Bestandsnetzes und somit die Umsetzung präventiver Maßnahmen setzen.

Um landesweit eine sichere und einheitliche Radverkehrsinfrastruktur zu erhalten, ist es wichtig, dass der Stand der Technik bei der Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen beachtet und angewendet wird. Der Stand der Technik ist in verschiedenen bundesweiten und landesweiten Richtlinien, Empfehlungen und Hinweisen wiedergegeben. Für die Radverkehrsinfrastruktur sind dies insbesondere die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie der Qualitätsstandards und Musterlösungen des RadNETZ Baden-Württemberg und für Radschnellverbindungen. Dieser Stand der Technik ist verbindlich durch das Verkehrsministerium eingeführt. Bei kommunalen Vorhaben der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur, die nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) gefördert werden, ist die Einhaltung des Stands der Technik grundsätzlich Fördervoraussetzung. Bei Radwegen an Bundes- und Landesstraßen sind die RASt, die ERA und die Qualitätsstandards und Musterlösungen des RadNETZ bei der Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen zu beachten und anzuwenden.

3. Welche Rolle spielt der Aspekt der Verkehrssicherheit bei der Genehmigung von Lösungen für die Verkehrsanbindung von Wohngebieten an Landesstraßen, beispielsweise mittels eines Kreisverkehrs oder einer verschwenkten Fahrbahn?

Verkehrssicherheitsaspekte werden bei jeder Planung beim Vergleich verschiedener Varianten ebenso berücksichtigt wie zum Beispiel Wirtschaftlichkeit, Leistungsfähigkeit oder Umweltverträglichkeit. In Baden-Württemberg sind für alle Planungsmaßnahmen an Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen in allen Planungsphasen Sicherheitsaudits verbindlich eingeführt, um mögliche Defizite hinsichtlich der Verkehrssicherheit bereits in der Planungsphase zu erkennen und zu beseitigen und somit die besten verkehrssicheren Lösungen umzusetzen.

Eine weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit in Wohngebieten kann erreicht werden, wenn das Straßennetz und die Verkehrsführung so angelegt werden, dass kein Durchgangsverkehr mit Kfz in Wohngebieten möglich ist und dadurch die Gefahr von Ausweich- und Schleichverkehr reduziert wird.

4. Welche Entwicklung erwartet die Landesregierung bezüglich der Abbiegeassistenzsysteme als sicherheitswirksame technische Einrichtung in Kraftfahrzeugen, wie unterstützt sie diese?

Die verpflichtende Einführung von Abbiegeassistenzsystemen für Lastkraftwagen kann dazu beitragen, die Anzahl an Verkehrstoten nachhaltig zu reduzieren und wird von Seiten des Verkehrsministeriums als notwendig erachtet. Da es viele Lastkraftwagen gibt und diese im Nahverkehr in der Regel bis zu zehn Jahre im Einsatz sind, ist auch eine Diskussion um die Nachrüstung bei Bestandsfahrzeugen erforderlich.

Der EU-Gesetzgeber hat sich im März 2019 auf verpflichtende Abbiegeassistenten für Busse und Lkw bei neuen Fahrzeugtypen neuer zertifizierter Serienfahrzeuge ab 2022, für alle neuen Lkw und Busse ab 2024 geeinigt. Die zugehörige Verordnung befindet sich aktuell noch im Trilog-Verfahren. Es dürfte aufgrund der zuvor genannten Einigung in den nächsten Wochen ohne weitere Folgen bzw. Änderungen abgeschlossen werden.

Das Verkehrsministerium fördert das Projekt „Feldversuch zur Erprobung von 500 Lastkraftwagen mit Abbiegeassistenten in Baden-Württemberg“ des Verbands Spedition und Logistik Baden-Württemberg (VSL) mit dem Ziel, die vorhandene Förderung des Bundes für Nachrüstungen im Interesse der Verkehrssicherheit in die breite Anwendung zu bringen und systematisch nach Baden-Württemberg zu holen. Hierbei ist durch den Einsatz verschiedener Systeme auch ein Technologievergleich angestrebt.

5. Inwiefern hat sich die Fahrzeug- und Sicherheitstechnik seit der Erstellung des Verkehrssicherheitskonzepts insgesamt weiterentwickelt und welche neuen Maßnahmen der Fahrzeug- und Sicherheitstechnik wurden seit 2013 inwiefern aufgegriffen (bitte differenziert nach passiven und aktiven Maßnahmen und mit der Angabe, welche Wirkung die neuen Maßnahmen erzielten)?

Hinsichtlich der Entwicklung der Fahrzeug- und Sicherheitstechnik seit 2013 sind insbesondere folgende Punkte nennenswert:

- Der Notbremsassistent und der Spurlenkassistent sind für Kraftomnibusse mit mehr als acht Sitzplätzen und für Lastkraftwagen (Lkw) über 3,5 Tonnen verpflichtend geworden. Diese Verpflichtung gilt für neue Fahrzeugtypen seit 1. November 2013 und für Neufahrzeuge seit 1. November 2015.
- Das Notrufsystem eCall (emergency call) ist seit dem 31. März 2018 für neue Fahrzeugtypen von Personenkraftwagen (Pkw) und leichten Nutzfahrzeugen verpflichtend.
- Seit 1. November 2014 müssen alle Pkw mit einem Sicherheitswarnsignal für den Sicherheitsgurt ausgestattet sein.
- Für neue Motorradtypen (mit einer Leistung von mehr als 11 kW und mehr als 125 ccm Hubvolumen) ist der automatische Blockierverhinderer seit 1. Januar 2016 verpflichtend einzusetzen. Für neue Motorräder gilt dies seit 1. Januar 2017.

Einen Ausblick über weitere Maßnahmen gibt die im März 2019 getroffene politische Einigung zwischen dem Europäischen Parlament, dem Europäischen Rat und der Europäischen Kommission in Bezug auf die Überarbeitung der Verordnung über die allgemeine Sicherheit von Fahrzeugen. Zu den neuen obligatorischen Sicherheitsmerkmalen gehören:

- Für Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse:
 - Warnung bei Müdigkeit und Ablenkung des Fahrers/der Fahrerin beispielsweise durch Smartphone-Nutzung während der Fahrt,
 - intelligente Geschwindigkeitsassistenten und Rückwärtsfahrtsicherheit mit Kamera oder Sensoren sowie Unfalldatenaufzeichnung („Blackbox“).

- Für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge:
 - Spurhalteassistent,
 - erweitertes Notbremsassistentensystem (nur Pkw),
 - crashtesterprobte Sicherheitsgurte.
- Für Lkw und Busse:
 - besondere Vorgaben zur Verbesserung der direkten Sicht der Bus- und Lkw-Fahrer/-innen und zur Beseitigung toter Winkel,
 - Einführung von Systemen, die schutzbedürftige Straßenverkehrsteilnehmer/-innen vor und neben dem Fahrzeug erkennen und vor allem beim Abbiegen davor warnen.

Die meisten neuen Sicherheitsmerkmale werden ab 2022 verbindlich vorgeschrieben.

Nach Untersuchungen der Versicherungswirtschaft ist mit Blick auf schwere Verkehrsunfälle mit Personenschaden der höchste Sicherheitsgewinn durch den Notbremsassistenten zu erreichen.

6. Welche Maßnahmen sind gegebenenfalls notwendig, damit autonomes Fahren zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen kann?

Grundsätzlich bietet das autonome Fahren auf der Straße enorme Chancen für die Verkehrssicherheit. Das Land möchte diese aktiv mitgestalten. Aus Sicht der Landesregierung sind Maßnahmen zur Unterstützung des autonomen, automatisierten und vernetzten Fahrens dringend und in großem Umfang nötig, da für sie die erwarteten Vorteile für das Verkehrssystem und die Gesellschaft die zugehörigen Nachteile überwiegen können. Ein Hauptvorteil ist die erwartete erhebliche Erhöhung der Verkehrssicherheit, da 90 Prozent der Unfälle durch menschliches Versagen verursacht werden. Zukünftig werden bei vollautonomen Fahren Unfälle auf Fehler in der Programmierung zurückzuführen sein. Beim halbautomatisierten Fahren (Fahrerassistenzsysteme) können noch Anpassungsfehler hinzutreten, zum Beispiel wenn Fahrer/-innen die Systeme ausschalten, Warnungen ignorieren oder im Vertrauen auf die Systeme schneller oder weniger umsichtig fahren.

Das Land sieht seine Unterstützung in den vier Hauptfeldern:

- Förderung von Technologieentwicklung,
- Wirkungsermittlung,
- Akzeptanzschaffung und Öffentlichkeitsarbeit,
- Anpassung bestehender EU-, Bundes- oder Landesvorschriften.

Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass ein Teil des Individualverkehrs auch in Zukunft mit Verkehrsmitteln wie dem Fahrrad oder Motorrad stattfinden wird. Autonomes Fahren ist bei diesen Verkehrsmitteln nicht möglich. Dies hat zur Folge, dass es im künftigen Mischverkehr weiterhin menschliches Fehlverhalten geben wird.

Im Hinblick auf die Verkehrsträger bestehen besonders für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als auch den Individualverkehr (IV) und den Straßengüterverkehr inklusive Lieferverkehr große Chancen, aber auch Herausforderungen. Selbstverständlich geht autonomes Fahren mit Digitalisierung, künstlicher Intelligenz und neuen Verkehrsformen, zum Beispiel linienfreies Ride-sharing (gemeinsame Nutzung eines Fahrzeuges für den Transport von Personen), einher.

Grundvoraussetzung für autonomes (fahrerloses) Fahren auf der Straße ist die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit bezahlbarer Technologien. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch autonomes als auch durch die Vorstufen des hoch- und vollautomatisierten Fahrens ist inzwischen mehrfach theoretisch belegt worden. Es fehlt noch der empirische Nachweis.

Vor dem Hintergrund, dass im wissenschaftlichen Bereich neben den technologischen Effekten auch die verkehrlichen Wirkungen, wie möglicher Minder- oder Mehrverkehr, Verlagerung von Fahrten vom öffentlichen Verkehr auf den Individualverkehr oder Mehr- oder Minderemissionen bis hin zu Akzeptanz und zum Datenschutz derzeit uneinheitlich bewertet werden, sieht die Landesregierung es als zweckmäßig, angemessen und zielführend an, Erprobungen und Untersuchungen zu fördern. Besonders im Zuge von Reallaboren, also beispielsweise der Probebetrieb auf der öffentlichen Straße.

Beispielhaft sei der Aufbau und Betrieb des Testfeldes autonomes Fahren Baden-Württemberg eines Konsortiums bestehend aus dem Forschungsinstitut für Informatik Karlsruhe (FZI), dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT), der Hochschule für Wirtschaft und Technik Karlsruhe, der Städte Karlsruhe, Bruchsal und Heilbronn, dem Fraunhofer-Institut und dem Karlsruher Verkehrsbund genannt. Das Testfeld dient vornehmlich der Technologieentwicklung durch Forschung und kleine sowie mittelständischen Unternehmen. Des Weiteren laufen seit Herbst 2018 fünf Forschungsprojekte an Hochschulen des Landes im Zuge des gemeinsamen Förderprogramms des Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst und des Verkehrsministeriums, unter anderem auch zu Rechtsfragen im Verkehr.

Im Bereich der Akzeptanz und dem Ziel, das autonome Fahren sichtbar und erlebbar machen zu können, fördert die Landesregierung das Projekt DiaMANT der Stadt Ludwigsburg und ihres Konsortiums. Es geht um den autonomen und elektrifizierten ÖPNV. Hierin soll vornehmlich der Dialog zwischen Bürger/-innen als heutige Verkehrsteilnehmer/-innen, künftige Kunden/Kundinnen bzw. Nutzende und der Forschung über Anwendungen, Nutzen und Technologien geführt werden als auch ein circa zweimonatiger Fahrversuch mit einem kleinen Bus-Shuttle in einem Wohn- und einem Gewerbegebiet westlich von Ludwigsburg.

Die landeseigene Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG (SWEG) hat mit Landesförderung erfahrungsreiche, mehrmonatige Demonstrationsfahrten mit einem französischen Klein-Bus-Shuttle auf einer kurzen Strecke mit Besuchern der Landesgartenschau in Lahr im Jahr 2018 absolviert. Leider ließ die Technologie unter anderem Geschwindigkeiten lediglich bis maximal 12 km/h als Ausnahmegenehmigung zu.

Auf dem Gebiet der verkehrlichen Wirkungen wird ein Projekt „bwirkt“ des FZI mit dem Verkehrsinstitut des KIT und der e-mobil BW seit Dezember 2018 gefördert. Es evaluiert das Testfeld BW mit dem Fokus der verkehrlichen Wirkungen (zum Beispiel Verkehrsmenge, Fahrleistung, Modal-Split).

Neben der Förderung sieht das Land es für wichtig an, dass auch die Vorschriften angepasst werden, allen voran die UN-ECE-Regelungen, EU-Fahrzeugtypgenehmigungen und in Bundeszuständigkeit das Straßenverkehrsgesetz (StVG), die StVO, die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und die Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV). Hier ist die Landesregierung in mehreren Bund-Länder-Gremien tätig und berät den Bund auf Basis der laufenden Tests von Automobilherstellern und -zulieferern im Land. Leider fehlt seit der Änderung des StVG im Juli 2018 noch immer die für die im Vollzug zuständigen Länder erforderliche Anpassung der StVO und der StVZO.

Mit § 63 a StVG wurde der Fahrmodusspeicher eingeführt. Zur Aufklärung von Verkehrsdelikten ist für hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge zusätzlich eine entsprechende Unfall- und Ereignisdatenspeicherung – wie sie bereits der 57. Verkehrsgerichtstag Goslar forderte – erforderlich.

Insgesamt sieht die Landesregierung den Werdegang des autonomen Fahrens sequenziell über die verschiedenen Automatisierungsstufen (Level 1 bis 5) verlaufen. Dieser Werdegang dürfte bis zum ersten fahrerlosen Verkehr noch mindestens 10 bis 20 Jahren in Anspruch nehmen. So stehen von der Fahrzeugindustrie noch keine Fahrzeuge für die üblichen Nutzungsansprüche zur Verfügung. Diesem großen Zeitbedarf sowie den komplexen Aufgaben und Einzelschritten will die Landesregierung effizient begegnen und gezielt Erfahrungen sammeln. Das ist ein Grund, weshalb das Land zur Zeit der ausgewählten Förderung gegenüber einer pauschalen, flächenhaften Förderung den Vorzug einräumt.

7. Inwiefern nutzt die Landesregierung welche Kommunikationsmittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (bitte differenziert nach Mitteln zur Mobilitätserziehung, Kampagnen, Aktionen und anderen Aufklärungsmaßnahmen)?

Begleitend zur Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzepts des Landes werden regelmäßig Schwerpunktgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit identifiziert, für welche Öffentlichkeitskampagnen umgesetzt werden.

Beispielhaft seien die folgenden Kampagnen genannt:

- Die Kampagne „*Watch Out – Augen auf die Straße!*“ klärt junge Fahrer/-innen vor der Gefahr durch Ablenkung am Steuer auf. Die Kampagne setzt an, wo Jugendliche sich aufhalten: im alltäglichen Leben und in den „sozialen Medien“. Sie beinhaltet die Ausstrahlung von Audiospots bei einem Musikstreamingdienst, die Auslegung von Citycards in Kneipen und Cafés, die Verteilung von Informationsmaterial an Berufsschulen und Universitäten und die Ausrufung eines studentischen Filmwettbewerbs. Der Siegerfilm des Wettbewerbs wurde in Sportstätten von Fußball- und Handballbundesligisten Baden-Württembergs ausgestrahlt. Weitere Informationen zur Kampagne gibt es unter www.watch-out-bw.de.
- Das Verkehrsministerium unterstützt ältere Menschen dabei, auch im Alter mobil zu bleiben. Ferner sollen Pkw nutzende Senioren und Seniorinnen dazu motiviert werden, an Fahrsicherheitstrainings und Fahr-Fitness-Checks teilzunehmen, denn die Tipps und Tricks von Fachkräften helfen, alters- oder krankheitsbedingten Einschränkungen entgegenzuwirken. Zur besseren Bekanntmachung der Trainings wurde die Öffentlichkeitskampagne „*Länger mobil*“ durchgeführt. Hierbei wird seit Herbst 2015 mit Radiospots, Anzeigen in Tageszeitungen, Messeauftritten, Faltblättern und auf der Internetseite www.laengermobil.de für das Angebot an Fahrsicherheitstraining und Fahr-Fitness-Checks geworben.
- Die Öffentlichkeitskampagne gegen illegale Autorennen hat zum Ziel, der Durchführung von illegalen Autorennen entgegenzuwirken und insbesondere auf den neuen Strafrechtsparagrafen zu illegalen Autorennen hinzuweisen. Mögliche Rennteilnehmer/-innen werden über die verschärften strafrechtlichen Sanktionen aufgeklärt, gleichzeitig wird die breite Öffentlichkeit informiert und potenzielle Zeugen aufgefordert, diese Rennen der Polizei zu melden. Die Kampagne wirbt über Banner an Autobahnbrücken sowie an Zapfpistolen, mit Anzeigen in Tuning-Magazinen und mittels Online-Bannern. Weitere Informationen zur Kampagne gibt es auch unter www.illegale-autorennen.de.
- Seit 2012 führt das Ministerium für Verkehr die Initiative RadKULTUR durch. Die Initiative RadKULTUR motiviert Menschen, in ihrem Alltag ganz selbstverständlich aufs Rad zu steigen. Dabei werden auch Aktionen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durchgeführt. Zu nennen sind hier beispielsweise RadINFO (Vorträge mit Präsentation zu Verkehrssicherheit bei Partnerunternehmen), die Aktion RadCHECK zur Reparatur von Fahrrädern durch Experten und Expertinnen vor Ort, RadTUTORIALS (Tutorials zur eigenständigen Reparatur von Fahrrädern für Facebook und Youtube), sowie die Bereitstellung von RadSERVICE-Stationen zur Reparatur von Fahrrädern.

Im nächsten Kampagnenelement thematisiert das Verkehrsministerium Risiken durch Falschparken.

Darüber hinaus fördert das Verkehrsministerium Kommunikationsmaßnahmen der Arbeitsgemeinschaft „Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.“ (AGFK-BW). Seit Bestehen des Vereins 2010 waren und sind dies folgende Maßnahmen, die in vielen der mittlerweile mehr als 70 Mitgliedskommunen zur Umsetzung kommen:

Mobilitätserziehung

- Die SchulRadler: Konzept, Leitfaden und Arbeitsmaterial zur Umsetzung begleiteter Radfahrgemeinschaften für Fünftklässler/-innen.

- Pilotprojekt Radschulwegplan: Erprobung einer Methode zur Erstellung von Radschulwegplänen mit einem WebGIS im Unterricht. Das System wurde zwischenzeitlich landesweit eingeführt.
- In Planung: Modellprojekt Schulwegsicherheit, zu Fuß zur Schule: Sensibilisierung und Motivation von Erstklässler/-innen, Eltern und Schulen zur selbstständigen Bewältigung des Schulwegs, Reduktion der Elterntaxis.

Kampagnen

- Verkehrssicherheitskampagne Tu's aus Liebe: Kampagne mit unterschiedlichen Maßnahmen zu den Themen Sichtbarkeit, Schulterblick, Miteinander und Rücksichtnahme.

Aktionen

- #woparkststudenn? – Aktion im öffentlichen Raum zur Sensibilisierung für das Thema Falschparken.
- Fahrrad-Beleuchtungsaktion: Jährliche Aktion zum Nikolaustag zur Sensibilisierung für die Wichtigkeit einer richtigen Fahrradbeleuchtung.

Andere Aufklärungsmaßnahmen

- „Entspannt mobil“: Faltblattserie zur Förderung der Sicherheit von Radfahrer/-innen im Straßenverkehr und zur Bekanntmachung der Verkehrsregeln.
- Informationsmaterialien zum Thema Fahrradstraßen: Aufklärung über Sinn und Zweck sowie korrekter Benutzung von Fahrradstraßen.
- Informationsmaterialien zum Thema Schutzstreifen: Aufklärung über Sinn und Zweck sowie korrekter Benutzung von Schutzstreifen.
- Faktenblattreihe für Fachleute zu verschiedenen Planungsthemen und zur sicheren Umsetzung von Radverkehrsanlagen.
- Baustellenleitfaden: Leitfaden für Fachleute zur sicheren Führung des Rad- und Fußverkehrs im Baustellenbereich.
- In Umsetzung: Toter Winkel: Warnaufkleber für LKW und Busse zur Sensibilisierung der Radfahrer/-innen direkt im Verkehrsgeschehen.

Das Verkehrsministerium fördert seit 2016 die Fahrradaktionstage „RadHelden“ des Württembergischen Radsportverband e. V. an Grundschulen in Baden-Württemberg. Diese dienen primär der Sicherheit auf dem Fahrrad und stellen eine ideale Ergänzung zum Bewegungsangebot der Schulen dar.

Die Maßnahmen der Verkehrsprävention zur Kommunikation mit den Bürger/-innen sind durch ihre Art und Vielfalt ein besonders ausgeprägtes Segment der Verkehrssicherheitsarbeit. Dies gilt sowohl für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei, als auch für die anderen Träger der Verkehrssicherheitsarbeit im Rahmen der landesweiten Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR (www.gib-acht-im-verkehr.de), die 2017 ihr 25-jähriges Bestehen feierte. Darüber hinaus wird auf bundesweite Programme und Medien des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) sowie der Deutschen Verkehrswacht (DVW) zurückgegriffen. Für die nachfolgend tabellarisch aufgeführten Maßnahmen der Mobilitätserziehung, Kampagnen und Aktionen stehen die themenorientierten Informationsmedien in der Regel elektronisch zum Download zur Verfügung oder können kostenlos postalisch angefordert werden:

Angebote	Zielgruppe	Adressaten
Das kleine Zebra/Spielheft Erstellung und Verteilung von Broschüren zu Themen der Verkehrssicherheit für Kindergartenkinder an die entsprechenden Einrichtungen.	Elementarstufe	3- bis 5-Jährige
Verkehrspuppenbühne Mit Stücken der Polizei-Puppenbühne wird den Kindern auf spielerische Weise das richtige Verhalten im Straßenverkehr vermittelt.	Elementarstufe	3- bis 5-Jährige
Das kleine Zebra/Theaterstück Das Projekt vermittelt das richtige Verhalten im Straßenverkehr mit den Möglichkeiten der Theaterpädagogik.	Elementarstufe	3- bis 5-Jährige
Das kleine Zebra/Werkheft Erstellung und Verteilung von Broschüren zu Themen der Verkehrssicherheit für Kinder der Vorschule bzw. Schülerinnen und Schüler der Klassenstufe 1.	Primarstufe	5- bis 7-Jährige
Schulwegtraining Im Rahmen der Mobilitätserziehung werden die Kinder auf eine selbstständige Teilnahme im Straßenverkehr vorbereitet.	Primarstufe	5- bis 7-Jährige
Informationsveranstaltung für Erziehungsberechtigte Information über das schulische Angebot der polizeilichen Verkehrsprävention, Förderung einer selbstständigen Teilnahme der Kinder im Straßenverkehr.	Primarstufe	Eltern/Erziehungsberechtigte
Erstellung von Schulwegplänen Die Erstellung von Schulwegplänen erfolgt in Zusammenarbeit und Abstimmung von Schule, Kommune, Eltern mit Beratung durch die Polizei.	Primarstufe	Eltern/Erziehungsberechtigte
Radfahrausbildung in der Jugendverkehrsschule Die Radfahrausbildung wird durch die Polizei in Kooperation mit den Grundschulen flächendeckend durchgeführt.	Primarstufe	Schüler/-innen der Klassenstufe 4
Arbeitsheft zur Fahrradausbildung Das Arbeitsheft vermittelt altersgerecht alle wesentlichen Inhalte der Radfahrausbildung in Baden-Württemberg.	Primarstufe	Schüler/-innen der Klassenstufe 4
Digitales Übungsportal zur Fahrradausbildung Ergänzend zum Arbeitsheft steht für Kinder und Eltern ein umfangreiches Online-Übungsportal zur Verfügung.	Primarstufe	Schüler/-innen der Klassenstufe 4, Eltern/Erziehungsberechtigte
Kampagne „Bus fahren – aber richtig!“ Das Schulbustraining vermittelt das richtige Verhalten an Bushaltestellen, im Bus sowie die Gefahren des toten Winkels. Die Kampagne wird regional ggf. auf die Transportwege (Straßenbahn, Zugverkehr) angepasst.	Sekundarstufe 1	Schüler/-innen der Klassenstufe 5

<p>Radhelmkampagne „Schütze Dein BESTES.“ Die Kampagne soll das freiwillige Tragen eines Radhelmes sowie die Nutzung des Fahrrads auf dem Schulweg fördern. Hierzu stehen u.a. digitale Aktionsmedien (DVD mit Kinospot und Aufklärungsvideo) zur Verfügung.</p>	Sekundarstufe 1	Schüler/-innen der Klassenstufe 6
<p>Verkehrssicherheitstag an Schulen Verkehrssicherheitstage werden durch die Schulen mit Unterstützung der Polizei durchgeführt. Hierzu können Partner der Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR, Vereine, Verbände und Träger der Verkehrssicherheit beteiligt und eingebunden werden.</p>	Sekundarstufe 1	Schüler/-innen der Klassenstufe 8 bis 10
<p>Kampagne „NO GAME“ Für die Zielgruppe der Jungen Fahrerinnen und Fahrer (18 bis 24 Jahre) sollen unter Beteiligung der Polizei Vorträge zu den Hauptunfallursachen sowie schulische Aktionstage durchgeführt werden. Hierzu stehen standardisierte Aktionsmedien (z. B. Vorträge, Bildmaterial und Videospots) zur Verfügung.</p>	Sekundarstufe 2	Schüler/-innen der gymnasialen Oberstufe/berufsbildende Schulen
<p>Kampagne „Sicher fit unterwegs“ Gemeinschaftsprojekt der Polizei, Landesverkehrswacht und Landesapothekerverband für die Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren. Projektinhalte sind Tipps zur Erhaltung einer sicheren Mobilität, z. B. auch praktische Fahrsicherheitstrainings für den Umgang mit Elektrofahrrädern.</p>	Erwachsene	Verkehrsteilnehmer/-innen ab 65 Jahren
<p>Kampagne „Helm tragen. Vorbild sein.“ Die Kampagne soll das freiwillige Tragen eines Radhelmes bei Eltern und Großeltern fördern sowie an die eigene Vorbildfunktion erinnern. Hierzu stehen Aktionsflyer und ein professioneller Videospot zur Verfügung. Ergänzend wurden zur Bewerbung der Kampagne in verschiedenen Städten Busse beklebt.</p>	Erwachsene	Verkehrsteilnehmer/-innen ab 50 Jahren
<p>Kampagne „Sei nicht dumm“ Mit kreativen Videospots zu den Themen Geschwindigkeit, Ablenkung, Verkehrstüchtigkeit und Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes sollen die Verkehrsteilnehmer in den sozialen Medien angesprochen werden.</p>	Jugendliche und Erwachsene	Verkehrsteilnehmer/-innen ab 16 Jahren
<p>Aktion „Sicherer Schulweg“ Mit der Aktion startet zu Schulbeginn regelmäßig ein umfassendes Maßnahmenpaket aus Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallprävention. Mit Straßenbahnern, Plakaten und Zeitungsanzeigen wird auf den Schulbeginn aufmerksam gemacht.</p>	Jugendliche und Erwachsene	Verkehrsteilnehmer/-innen ab 16 Jahren
<p>Landes-Tag der Verkehrssicherheit Die Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR führt seit 27 Jahren ihre Zentralveranstaltung mit landesweitem Charakter durch. Alle Bürgerinnen und Bürger werden öffentlichkeitswirksam für Themen der Verkehrssicherheit sensibilisiert.</p>	Kinder, Jugendliche und Erwachsene	Verkehrsteilnehmer/-innen ab 3 Jahren

Aktion „Rettungsgasse rettet Leben“ Landesweite Aufklärungskampagne für das richtige Verhalten zur Bildung einer Rettungsgasse. Als Medien stehen Banner für Autobahnbrücken, mehrsprachige Aktionsflyer sowie ein Videospot zur Verfügung.	Jugendliche und Erwachsene	Verkehrsteilnehmer/-innen ab 16 Jahren
Aktion „sicher.mobil.leben“ Bundesweiter Kontrolltag im Jahr 2018 zum Thema Ablenkung im Straßenverkehr. Hierfür wurde ein Aktionsflyer erstellt. Für das Jahr 2019 steht das Thema Gewerblicher Güter- und Personenverkehr im Mittelpunkt.	Jugendliche und Erwachsene	Verkehrsteilnehmer/-innen ab 16 Jahren
Internetauftritte und Soziale Netzwerke der Polizei Verschiedene Internetseiten der Polizei leisten mit ihren Informationen zur Verkehrsprävention einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Seit 2018 nutzt die Polizei hierzu auch offensiv den Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern über die sozialen Netzwerke (Facebook, Twitter, Instagram).	Jugendliche und Erwachsene	Verkehrsteilnehmer/-innen ab 16 Jahren
Aufklärungs- und Informationsbroschüren Für zahlreiche weitere Verkehrsthemen (z. B. Elektrofahrräder, Landwirtschaftliche Kraftfahrzeuge, Guter Rat ums Rad, Broschüre für Verkehrsunfallopfer, Motorradsicherheit, etc.) stehen Aktionsflyer und Streumittel zur Verfügung.	Jugendliche und Erwachsene	Verkehrsteilnehmer/-innen ab 16 Jahren

III. Zu Maßnahmen im Bereich der Gesetzgebung in Bezug auf die Verkehrssicherheit

1. Inwiefern müsste die Straßenverkehrsordnung aus Sicht der Landesregierung angepasst werden, um eine höhere Verkehrssicherheit zu erreichen (bitte inklusive einer Bewertung der Sicherheitslage auf den Straßen in Baden-Württemberg, differenziert nach Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen und anderen Straßen)?

Die Sicherheitslage auf den jeweiligen klassifizierten Straßen spiegelt sich in der nachfolgenden Unfallstatistik wieder, die nach Ortslage und Art der Verkehrsteilnahme differenziert.

		2013	2014	2015	2016	2017	2018
innerorts	Lkw-Nutzer	4	2	2	2	3	2
	Pkw-Nutzer	32	27	39	10	18	20
	Motorradnutzer	15	18	19	6	9	14
	Fahrradfahrer	26	24	25	32	25	32
	Fußgänger	61	37	38	54	46	35
außerorts (ohne BAB)	Lkw-Nutzer	6	3	6	8	12	4
	Pkw-Nutzer	142	161	177	149	160	134
	Motorradnutzer	67	80	83	68	90	84
	Fahrradfahrer	24	29	17	21	20	36
	Fußgänger	21	17	10	15	20	12
BAB	Lkw-Nutzer	15	10	10	5	15	14
	Pkw-Nutzer	27	21	30	23	18	29
	Motorradnutzer	3	3	2	1	5	3
	Fahrradfahrer	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	2	1	5	2	2	2

Getötete Verkehrsteilnehmer/-innen nach Straßenklassen

Die Tabelle lässt folgende Schlussfolgerungen zu tödlichen Verkehrsunfällen in Baden-Württemberg im Hinblick auf die Straßenklasse zu:

- Pkw- und Motorradnutzer/-innen verunglücken insbesondere auf Bundes-, Landes-, Kreis- und sonstigen Gemeindestraßen außerhalb geschlossener Ortschaften tödlich.
- Der Großteil der getöteten Lkw-Nutzer/-innen ist auf Bundesautobahnen zu beklagen.
- Die Zahl der tödlich verunglückten Fahrradfahrer/-innen ist sowohl innerhalb geschlossener Ortschaften als auch außerhalb geschlossener Ortschaften annähernd gleich hoch. Ein örtlicher Schwerpunkt (innerorts oder außerorts auf Bundes-/Landes-/Kreis-/Gemeindestraßen) ist hier nicht erkennbar.
- Fußgänger/-innen werden insbesondere bei Verkehrsunfällen, die sich innerhalb geschlossener Ortschaften ereignen, getötet.

Knapp die Hälfte aller Verkehrstoten war im Jahr 2018 bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung eines Motorrads oder Lkws zu beklagen. Ein Viertel der Getöteten wurde bei Pkw-Unfällen getötet. Der Großteil der Verkehrsteilnehmer/-innen verunglückte damit bei Lkw-, Motorrad- und Pkw-Unfällen tödlich. Es besteht hier insbesondere Handlungsbedarf bei Unfällen, die sich außerhalb geschlossener Ortschaften ereignen.

Hauptunfallursache bei tödlichen Verkehrsunfällen ist nach wie vor überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit. Die Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) sind in diesem Bereich grundsätzlich ausreichend.

Abstandsverstöße, verbotswidriges Überholen und anderes Fehlverhalten im Straßenverkehr können geahndet werden. Problematisch hingegen sind die niedrigen Sanktionen in der Bußgeldkatalogverordnung (BKatV). Hier ist eine Erhöhung der Sanktionshöhe bei verkehrssicherheitsrelevanten Delikten erforderlich. Sowohl die IMK als auch die VMK forderten bereits mehrfach eine Erhöhung des Sanktionsniveaus für Verkehrsordnungswidrigkeiten mit einem besonderen Gefährdungspotenzial. Diesen Forderungen ist der Bund bis heute nicht nachgekommen.

Die Verkehrssicherheitslage im Zusammenhang mit Fahrradunfällen hat sich in den letzten Jahren entgegen der Zielsetzungen des Landes nicht verbessert. Die Zahl der Unfälle und der Verunglückten stieg parallel zur Zunahme des Radverkehrs an. In Baden-Württemberg war 2018 jeder siebte Verkehrstote ein Fahrradfahrer. Verbesserungen für Radfahrer wären durch eine entsprechende Novellierung der StVO möglich. Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung hat diese eine Überarbeitung der StVO im Hinblick auf die Belange des Radverkehrs in Aussicht gestellt. Um eine zügige Umsetzung dieser Ankündigung zu forcieren und die Berücksichtigung hinreichend wirksamer Änderungen zu erreichen, hat das Land Baden-Württemberg einen Prozess in der Verkehrsministerkonferenz (VMK) angestoßen. Im Ergebnis dieses Prozesses haben die Länder unter der Koordination des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg auf der VMK im April 2019 einstimmig ein 15-Punkte-Programm (entspricht 15 Maßnahmenvorschlägen) für eine Fahrradnovelle der StVO beschlossen, die zu mehr Sicherheit im Radverkehr führen soll. Im Juni 2019 hat daraufhin Bundesverkehrsminister Scheuer die Eckpunkte einer fahrradfreundlichen StVO-Novelle präsentiert. Die Landesregierung schließt sich den Forderungen des VMK-Programmes an und wird die Umsetzung weiter aktiv begleiten.

Außer Acht gelassen werden darf dabei jedoch nicht, dass 2018 fast drei Viertel der tödlich verletzten Fahrradnutzer den Unfall selbst verursachten. Knapp zwei Drittel der getöteten Fahrradnutzer trugen dabei keinen Fahrradhelm.

Die weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit ist umso schwieriger, je höher der erreichte Standard ist. Daher müssen neue Wege eingeschlagen werden. Hierzu zählen neben dem Verkehrssicherheitsleitbild „Vision Zero“ und dem Verkehrssicherheitskonzept des Landes eine selbsterklärende und fehlerverzeihende Straße, Modellprojekte zur Erforschung des Unfallgeschehens und zur Erprobung und Einführung verkehrstechnischer Neuerungen sowie eine neue, andere Fahrkultur, die sich durch ein faires Miteinander auszeichnet.

2. Welche Kenntnis hat die Landesregierung von Untersuchungen zur Unfallhäufigkeit und zu Unfallfolgen auf Autobahnen mit einem Tempolimit, auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen mit einer geringeren Geschwindigkeitsbegrenzung als 100 km/h und auf innerörtlichen Straßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h im Vergleich zur Unfallhäufigkeit und zu Unfallfolgen auf denselben Straßen zu der Zeit vor Einführung des jeweiligen Tempolimits (ggf. bitte unter Nennung von Beispielen in Baden-Württemberg und deutschlandweit sowie ähnlichen Beispielen aus anderen Ländern Europas)?

Zu dieser konkreten Fragestellung liegen keine Auswertungen zu Baden-Württemberg vor. Einen Vorher-Nachher-Vergleich gibt es lediglich auf der BAB 81 zwischen Kilometer 969 und 712, wo im März 2018 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h eingeführt wurde. Die Anzahl der Unfälle ist von 82 im Zeitraum 2017/2018 ohne Tempolimit auf 36 im Zeitraum 2018/2019 (mit Tempolimit) zurückgegangen. Die geschwindigkeitsbedingten Unfälle sind von 36 auf 24 und damit um ein Drittel zurückgegangen. Allerdings ist der Betrachtungszeitraum zu kurz, um belastbare Aussagen zur Auswirkung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf die Unfallentwicklung treffen zu können.

Es gibt allerdings grundsätzliche Annahmen der Fachliteratur, wie sich die Geschwindigkeit auf die Unfallhäufigkeit und -folgen auswirkt. Elvik und Vaa³ kommen in ihrer Meta-Analyse zu dem Schluss, dass bei Geschwindigkeiten über 50 km/h eine Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeit um 1 km/h die Anzahl der Unfälle um 2 Prozent reduziert. Aussagen zu den Abhängigkeiten zwischen Geschwindigkeit und Unfallfolgen lassen sich aus dem Power-Modell von Nilsson⁴, welches von Elvik et al.⁵ weiterentwickelt wurde, ableiten. So führt eine Reduktion der Geschwindigkeit um 10 Prozent zu einer Reduzierung der Getöteten um 38 Prozent und der Schwerverletzten um 27 Prozent.

Das Verkehrsministerium geht davon aus, dass mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Bundesautobahnen eine Abnahme der Zahl der Schwerverletzten und Verkehrstoten sowie ein Rückgang der NO_x- und CO₂-Emissionen 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 2 Prozent abnahm.

Unstrittig ist, dass durch die gezielte Anordnung von Verkehrsbeschränkungen bei konkreten Gefahrenlagen oder auf Streckenabschnitten mit erhöhten Unfallrisiken ein hohes Unfallvermeidungspotenzial ausgeschöpft werden kann. Hier sind der Landesregierung keine Handlungsdefizite in Baden-Württemberg bekannt. Das Streckennetz der Bundesautobahnen wird in regelmäßigen sowie anlassbezogenen Verkehrsschauen begutachtet und die erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen werden angeordnet.

Der DVR listet in seiner Faktensammlung zur „Wirkung eines Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen“ (Stand: Juni 2018) Erkenntnisse zu Geschwindigkeitsbeschränkungen auf BAB auf. Darin werden sowohl internationale Studien wie das International Transport Forum (ITF) und die International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD) zitiert, die 2018 einen Bericht mit elf Fallstudien aus zehn Ländern zu den Wirkungen geschwindigkeitsbezogener Maßnahmen auf das Unfallgeschehen vorlegten, wie auch Erkenntnisse aus Deutschland wie beispielsweise aus dem Großversuch zu Tempo 130 auf BAB in den 1970er Jahren der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) oder 2003 auf einem 63 km langen Abschnitt der BAB 24 in Brandenburg. Allen ist die Erkenntnis gemein, dass die Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten auf Strecken ohne Tempolimit höher ist als auf den Strecken mit Tempolimit. In Brandenburg sanken durch die Ein-

³ Elvik, R. & Vaa, T. (2004). The Handbook of Road Safety Measures. Kidlington, Oxford: Elsevier.

⁴ Nilsson G. Traffic safety dimensions and the Power Model to describe the effect of speed on safety. Lund: Lund Institute of Technology, Department of Technology and Society, Traffic Engineering; 2004. Bulletin 221.

⁵ Elvik R, Christensen P, Amundsen A. Speed and road accidents. Oslo: TOI; 2004. Report 740.

führung des Tempolimits auf oben beschriebener Strecke auf 130 km/h die Anzahl der Unfälle und Verletzten um circa 50 Prozent.

In ganz Europa sind Tempolimits auf Autobahnen festgelegt. Eine Ausnahme stellt hier lediglich Deutschland dar.

Aus dem vorgelegten Bericht von ITF und IRTAD 2018 mit Fallstudien aus zehn Ländern zeigt sich, dass eine Reduzierung der Geschwindigkeiten, unabhängig vom Straßentyp, zu einer Reduzierung der Unfallzahlen führt. Beispielsweise konnte in Ungarn durch die Senkung der innerstädtischen Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h eine Minderung der Getötetenanzahl um knapp 20 Prozent erreicht werden.

Allerdings sind in Baden-Württemberg die unbeschränkten Autobahnabschnitte mit Blick auf die Unfallbelastung eher unauffällig. Tempolimits aus Gründen der Verkehrssicherheit können durch das Land in begründeten Einzelfällen angeordnet werden.

Die Erkenntnisse der Landesregierung zu Unfallstatistik in Zusammenhang mit Geschwindigkeiten außerorts ohne BAB und Innerorts sind bereits in der Beantwortung Teil I Frage 3 eingegangen.

3. Wie würde die Landesregierung den Effekt einer Erhöhung der Bußgelder für Verkehrssünderinnen und Verkehrssünder einschätzen (bitte inklusive einer Bewertung der derzeitigen Höhe der Bußgelder und differenziert nach der Art der Ordnungswidrigkeit)?

Der Anspruch des Ziels der „Vision Zero“ setzt voraus, dass alle Maßnahmen mit Potenzial zur Verbesserung der Verkehrssicherheit identifiziert und ausgeschöpft werden. Eine empfindliche, für den Betroffenen spürbare Sanktionierung, trägt zu einer stärkeren Regelbefolgung bei. Das Sanktionsniveau in Deutschland ist im Verhältnis zu den europäischen Nachbarländern zu niedrig und entwickelt nur bedingt eine abschreckende Wirkung. Die aktuellen Sanktionshöhen werden insbesondere Verkehrsordnungswidrigkeiten mit hohem Gefährdungspotenzial nicht gerecht. Die IMK hat sich bereits mit Beschluss vom 29./30. November 2016 für eine generelle Überprüfung der BKatV und einer damit einhergehenden Verschärfung der Sanktionen besonders gefahrenträchtiger Verstöße ausgesprochen. Zusätzlich hat die VMK im April 2018 auf Antrag Baden-Württembergs eine Erhöhung des Sanktionsniveaus für Verkehrsordnungswidrigkeiten mit einem besonderen Gefährdungspotenzial gefordert. Diese Forderung wurde von der VMK im Oktober 2018 bekräftigt. Auf Initiative des Landes Baden-Württemberg wurde der Bund zudem aufgefordert, zur Frühjahrssitzung 2019 der VMK ein Eckpunktetpapier zur Erhöhung des Sanktionsniveaus vorzulegen. Dem ist der Bund bedauerlicherweise nicht nachgekommen. Daher hat die VMK im April 2019 ihre Forderung wiederholt, das Sanktionsniveau für Verkehrsordnungswidrigkeiten mit einem besonderen Gefährdungspotenzial zügig zu erhöhen. Darüber hinaus hat sie den Beschluss gefasst, eine Länderarbeitsgruppe einzurichten, die den Auftrag hat Verkehrsordnungswidrigkeiten mit hohem Gefährdungspotenzial zu identifizieren, Vorschläge zur Erhöhung des Sanktionsniveaus zu erarbeiten und der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter (GKVS) vorzulegen. Ebenfalls auf Initiative des Landes Baden-Württemberg hat die VMK dringenden Handlungsbedarf über die bereits adressierten Forderungen hinaus auch beim aggressiven und sicherheitsgefährdenden Zurschaustellen PS-starker Fahrzeuge (sog. „Posing“) festgestellt.

Im Jahr 2018 verloren auf den Straßen Baden-Württembergs 161 Menschen ihr Leben, weil ein Verkehrsteilnehmer mit nicht angepasster bzw. überhöhter Geschwindigkeit unterwegs war. Um Geschwindigkeitsüberschreitungen wirksam entgegenzutreten, spricht sich die VMK für eine deutliche Erhöhung des Sanktionsniveaus für überhöhte Geschwindigkeit sowie eine Absenkung der Schwelle für Fahrverbote und den Entzug der Fahrerlaubnis bei erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen aus.

Verstöße, die eine massive Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer/-innen zur Folge haben können, sollten empfindlich sanktioniert werden, um die erforderliche abschreckende Wirkung der Sanktionen zu entfalten. Ein bedeutsamer Fak-

tor im Kontext der Abschreckung ist die Wahrscheinlichkeit für die Verkehrsteilnehmenden, bei einer Regelverletzung entdeckt und sanktioniert zu werden. Neben einer spürbaren Erhöhung des Sanktionsniveaus ist es daher ebenso erforderlich, den Kontrolldruck zu intensivieren, um auch die Entdeckungsfahrer zu erhöhen.

4. Befürwortet die Landesregierung die Anwendung der Halterhaftung und der Halterkostenhaftung im fließenden Verkehr in Deutschland (bitte mit Begründung)?

Zwischen Verstößen, die im fließenden Verkehr begangen werden, und der Verletzung von Regeln im ruhenden Verkehr, bestehen vor allem hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Verkehrssicherheit wesentliche Unterschiede. Weil mit einer über eine Halterkostenhaftung hinausgehenden Ausweitung der Halterhaftung zudem eine weitere Abkehr vom strafrechtlichen Schuldprinzip verbunden wäre und durch die Pflicht des Halters zur Zahlung eines Bußgeldes, auch ohne Nachweis, selbst gefahren zu sein, der Vorteil des Grundsatzes entfallen würde, dass sich auch in einem Ordnungswidrigkeitenverfahren niemand selbst belasten muss, wäre eine entsprechende Initiative zunächst verfassungsrechtlich zu prüfen. Zu prüfen wären auch die Auswirkungen auf das Fahreignungssystem (Punktecatalog).

Für die Ausweitung der Halterhaftung ist eine Änderung des Bundesrechts erforderlich. Aktuell ist keine entsprechende Initiative auf Länder- oder Bundesebene bekannt.

5. Welches Verbesserungspotenzial sieht die Landesregierung beim Fahrerlaubnisrecht, insbesondere was die Promille-Grenze, regelmäßige Gesundheitsüberprüfungen, regelmäßige Auffrischkurse und regelmäßige Sehtests betrifft?

Eine Verkehrsteilnahme unter Alkoholeinfluss kann erhebliche Auswirkungen haben und stellt eine Gefährdung für die Verkehrssicherheit dar. Alkohol im Straßenverkehr ist nach wie vor eine der wesentlichen Ursachen für Unfälle mit Personenschäden. Die Landesregierung setzt sich daher für eine weitere Verdrängung von Alkohol aus dem Straßenverkehr ein. Gute Erfahrungen wurden bereits mit dem Alkoholverbot für Fahranfänger/-innen gemacht. Das Bewusstsein „Wer trinkt, fährt nicht“ setzt sich weiter durch. Die Landesregierung wird in diesem Zusammenhang auch für Fahrradfahrer/-innen eine Verschärfung der Rechtsvorschriften zur Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss thematisieren.

Die Frage nach regelmäßigen Gesundheitsüberprüfungen ist intensiv zu diskutieren. Kraftfahrer/-innen müssen sich im Verkehr zunehmend höheren Anforderungen stellen. Nach EU-Recht ist die Gültigkeit des Führerscheindokuments auf längstens 15 Jahre befristet und die EU-Mitgliedsstaaten werden ermächtigt, anlässlich der regelmäßigen Erneuerung des Führerscheins ärztliche Eignungsuntersuchungen verpflichtend einzuführen. Gemäß der Umsetzung in nationales Recht in der Neufassung der Fahrerlaubnisverordnung wird in Deutschland von dieser Option vorerst kein Gebrauch gemacht. Vielmehr wird auf die Eigenverantwortlichkeit der Kraftfahrer/-innen gesetzt.

Die Landesregierung setzt sich dafür ein, dass langjährige Führerscheinbesitzer/-innen zunächst auf freiwilliger Basis 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.

Als niedrigschwellige Maßnahme mit einem geringen Zeit- und Kostenaufwand befürwortet die Landesregierung die Einführung von regelmäßigen verpflichtenden Sehtests und wird sich weiter für eine entsprechende bundesrechtliche Regelung einsetzen. Solche Sehtests sollten für alle Fahrerlaubnisinhaber/-innen, unabhängig vom Erreichen eines bestimmten Mindestalters, eingeführt werden.

6. *Wie bewertet die Landesregierung das zum 1. Januar 2018 in Kraft getretene neue Fahrlehrerrecht?*

Das Land Baden-Württemberg hat wesentlich an der Reform des Fahrlehrerrechts auf bundesrechtlicher Ebene mitgewirkt. Die Gesetzesänderung hat zu einer Vereinfachung und Verbesserung des Fahrlehrerrechts geführt. Dadurch wurden Kooperationsmöglichkeiten von Fahrschulen, eine Neuregelung der Zulassungsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf, eine Verbesserung der pädagogischen Qualität der Fahrlehrerausbildung sowie eine Entbürokratisierung erreicht.

Im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen findet derzeit eine Evaluation des reformierten Fahrlehrerrechts statt. Unter anderem durch Befragungen der Fahrlehrerausbildungsstätten, der Ausbildungsfahrschulen, der für die Fahrschulüberwachung zuständigen Behörden sowie der zuständigen Behörden für die Einrichtung des Prüfungsausschusses soll die Umsetzung der neuen Regelungen in der Praxis wissenschaftlich untersucht werden.

7. *Welches Verbesserungspotenzial sieht die Landesregierung bei der Fahrausbildung von Fahrschülerinnen und Fahrschülern?*

Trotz des erfolgreich eingeführten „Begleiteten Fahrens ab 17“ und des 2007 eingeführten absoluten Alkoholverbotes für Fahranfänger/-innen, sind diese im Vergleich zu erfahrenen Fahrer/-innen weiterhin überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. Um diesen Unterschied weiter zu reduzieren, wurden im Rahmen einer Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und unter Federführung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) Maßnahmenvorschläge zur Absenkung des Fahranfängerrisikos erarbeitet. Diese sehen vor, Maßnahmen für die Verbesserung der Fahranfängersicherheit in das System der Fahranfängervorbereitung einzubeziehen und werden derzeit in Hinblick auf ihre rechtliche Umsetzbarkeit geprüft. Die Landesregierung befürwortet Verbesserungen im Bereich der Fahranfängersicherheit und begleitet daher den Prozess weiterhin.

IV. *Zur Überwachung und Förderung der Einhaltung der Gesetzgebung in Bezug auf die Verkehrssicherheit*

1. *Inwiefern wurde das Vorhaben einer konsequenteren Verkehrsüberwachung gegenüber 2013 umgesetzt (bitte unter Nennung von Vergleichszahlen und differenziert nach stationären und temporären Geschwindigkeitskontrollen, der Überwachung des Sicherheitsabstands, der Überprüfung des Alkohol-, Drogen- und Medikamentenkonsums im Straßenverkehr, der Kontrolle von Falschparkerinnen und Falschparkern, der Kontrolle der Nutzung von Mobiltelefonen am Steuer, der Kontrolle der Gurtpflicht sowie der geplanten Intensivierung der polizeilichen Anhaltekontrollen)?*

Die Verkehrsüberwachung ist eine gemeinsame Aufgabe der Polizei und der Bußgeldbehörden der Landkreise, Städte, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften. Vor allem die innerörtliche Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung obliegt im Wesentlichen den Bußgeldbehörden. Kontrollen im innerörtlichen Bereich, die mit einem Anhalten des Fahrzeugs verbunden sind, dürfen ausschließlich von Polizeibeamten und Polizeibeamtinnen vorgenommen werden. Bedienstete der Bußgeldbehörden besitzen kein Anhalterecht.

Geschwindigkeitskontrollen werden auf Bundesautobahnen und ähnlich ausgebauten Bundesstraßen, auf denen überörtlicher Verkehr stattfindet, mit Großmessgeräten durch die Polizei durchgeführt. Zusätzlich nimmt die Polizei Geschwindigkeitskontrollen, die mit Anhaltekontrollen verbunden sind (zum Beispiel mit Handlasermessgeräten), vor. Die darüber hinausgehende Geschwindigkeitsüberwachung obliegt den jeweiligen Bußgeldbehörden.

Die Kontrolle von Falschparker/-innen liegt in erster Linie in der Zuständigkeit der Gemeinden und Städte. Dem Verkehrsministerium liegen hierzu keine Zahlen vor.

Die Intensität der polizeilichen Verkehrsüberwachung orientiert sich nach der Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei vom 29. Juni 2015 (VwV-VkSA) an der Verkehrssicherheitslage und dabei insbesondere an den Hauptunfallursachen.

Die Wirkzusammenhänge zwischen Kontrolldruck, Sanktionshöhe und Verhaltensänderung sind wissenschaftlich erwiesen. Aufgrund dessen strebt die Polizei einen flächendeckenden Kontrolldruck an. Verkehrskontrollen sind notwendig, um Menschenleben im Straßenverkehr zu retten.

Die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei wurde 2016 neu ausgerichtet. Zu Beginn eines jeden Jahres wird die landesweite Verkehrsunfalllage umfassend analysiert. Anschließend werden die landesweiten Schwerpunkte der Verkehrsüberwachung festgelegt. Diese sind entsprechend der Hauptunfallursachen und Risikofaktoren Geschwindigkeit, Verkehrstüchtigkeit, Nichtanlegen des Sicherheitsgurts sowie Ablenkung.

Darüber hinaus werden im jährlichen Verkehrsüberwachungserlass die landesweiten Schwerpunktkontrollwochen festgelegt. Diese orientieren sich an den europaweiten TISPOL-Kontrollwochen⁶. In Baden-Württemberg finden pro Jahr zwei Geschwindigkeitskontrollwochen, eine Gurtkontrollwoche, eine Handykontrollwoche, zwei Alkohol- beziehungsweise Drogenkontrollwochen und zwei Kontrollwochen mit dem Schwerpunkt gewerblicher Güter- und Personenverkehr statt. In zwei Kontrollzeiträumen mit einer Dauer von zwei und drei Wochen finden mit der Unterstützung der Veterinärbehörden Tiertransportkontrollen statt.

2019 nahm die Polizei Baden-Württemberg zusätzlich zu den Kontrollwochen am europaweit stattfindenden Speedmarathon am 3. April teil, um ein besonderes Augenmerk auf die Geschwindigkeitsüberwachung zur Bekämpfung der Unfallursache Nr. 1 zu legen. Zusätzlich nimmt die Polizei Baden-Württemberg am bundesweiten Aktionstag „sicher.mobil.leben“ mit wechselnden Themen teil. 2018 war das Thema des Aktionstages Ablenkung, 2019 wird der gewerbliche Güter- und Personenverkehr im Mittelpunkt stehen.

Die Anzahl der Verkehrsverstöße in den jeweiligen Bereichen, die durch die Polizei in Baden-Württemberg verfolgt wurden, kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Polizeilich festgestellte Parkverstöße oder Anhaltekontrollen werden statistisch nicht erfasst. Eine Unterscheidung der festgestellten Geschwindigkeitsverstöße in stationär⁷ und temporär ist nicht möglich.

Jahr	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Geschwindigkeit	938.535	1.332.336	1.348.172	1.366.144	1.232.694	1.210.904
Abstand	6.767	12.824	48.535	55.987	52.798	52.855
Alkohol	17.183	16.180	15.167	15.365	16.282	16.737
Drogen/ Medikamente	5.069	5.185	5.317	6.091	6.794	8.008
Handy	3.040	34.368	45.077	58.866	72.190	86.945
Gurt	15.113	82.783	91.968	112.948	127.445	128.462

Die Aufstellung zeigt, dass die Polizei in allen verkehrssicherheitsrelevanten Bereichen seit 2013 die Kontrollergebnisse deutlich gesteigert hat. Sie setzt dabei auf modernste digitale Verkehrsüberwachungstechnik (siehe nachfolgende Ziff. 2).

Diese Entwicklung zeigt sich auch bei den Bußgeldbehörden der Landkreise, Städte, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften. Eine Abfrage⁸ im Zuge dieser Großen Anfrage der Bußgeldbehörden hat eine Zunahme der Geschwindigkeitsverstöße von 2018 im Vergleich zu 2013 um circa 30 Prozent ergeben. Neben der verstärkten Verkehrsüberwachung spielen auch örtliche Ereignisse wie beispielsweise die Zunahme der Verkehrsstärke durch Umleitungsverkehre eine

⁶ Unter TISPOL wird das europäische Verkehrspolizeinetzwerk verstanden.

⁷ Die Polizei betreibt nur auf der Bundesautobahn (BAB) 8 vier stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen.

⁸ Aufgrund des Umfangs und der statistischen Auswertbarkeit liegen die Daten der Bußgeldbehörden nur teilweise vor.

Rolle. Die Steigerung der festgestellten Geschwindigkeitsverstöße zeigt, dass zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auch künftig eine konsequente Verkehrsüberwachung stattfinden muss.

2. Welche neuen Methoden zur Verkehrsüberwachung hat die Verkehrsüberwachungstechnik seit 2013 hervorgebracht, wird beispielsweise der Einsatz der sogenannten „Section Control“ zur streckenmäßigen Geschwindigkeitsüberwachung weiterverfolgt und wenn ja, inwiefern bzw. wenn nein, warum nicht?

Die Polizei Baden-Württemberg setzt bei der Verkehrsüberwachung auf einen breiten Technikmix. Da sich die Verkehrsüberwachung an den Hauptunfallursachen und Risikofaktoren orientiert, steht vor allem eine große Auswahl an Verkehrsüberwachungstechnik für die Geschwindigkeitsüberwachung zur Verfügung. So verfügt die Polizei beispielsweise für die Geschwindigkeitsüberwachung neben den stationären Geschwindigkeitsmessanlagen auf der Bundesautobahn 8 über verschiedene mobile Großmessgeräte aber auch Handlasermessgeräte und eine semistationäre Geschwindigkeitsmessanlage (sog. Enforcement-Trailer).

Seit der Polizeistrukturreform 2014 verfügt jedes regionale Polizeipräsidium mit Autobahnzuständigkeit über ein digitales Abstandsmessgerät. Mit diesem Gerät kann der Abstand hintereinanderfahrender Fahrzeuge von Brücken herab gemessen werden. Gleichzeitig kann das Abstandsmessgerät zur Geschwindigkeitsüberwachung eingesetzt werden.

Ferner steht der Polizei seit November 2018 ein sogenannter Enforcement-Trailer zur Geschwindigkeitsüberwachung auf Autobahnen zur Verfügung. Mit diesem in einem Pkw-Anhänger verbauten Geschwindigkeitsmessgerät können bestehende Tempolimits bis zu zehn Tage ohne zusätzlichen, polizeilichen Personaleinsatz überwacht werden. Noch in diesem Jahr ist die Beschaffung weiterer fünf Geschwindigkeitsmessanhänger vorgesehen. Vorgesehen ist, dass das Verkehrsministerium die Anschaffung eines zusätzlichen Enforcement Trailers finanziert. Ferner wird zurzeit die Möglichkeit der Anbindung des Enforcement Trailers an Wechselverkehrszeichenanlagen geprüft.

Mit Beginn des Jahres 2018 laufen bei den Polizeipräsidien Freiburg und Ludwigsburg Pilotprojekte zum Einsatz von Dashcams. Beim Polizeipräsidium Ludwigsburg erfolgt bereits die Anzeigenvorlage im Echtbetrieb. Dashcams werden bislang überwiegend zur Überwachung der Rettungsgassenbildung eingesetzt. Aber auch Geschwindigkeitsmessungen durch Nachfahren sind möglich.

Zwischenzeitlich liegen die Abschlussberichte der beiden Pilotprojekte vor. Diese fallen positiv aus. Ein Einbau von Dashcams in alle Streifenfahrzeuge der Verkehrspolizei wird derzeit geprüft.

Niedersachsen nahm am 19. Dezember 2018 als erstes Bundesland die sogenannte „Section Control“ auf der Bundesstraße 6 südlich von Hannover in Betrieb. Das Verwaltungsgericht Hannover erklärte diese Überwachungsmaßnahme Anfang März 2019 aufgrund fehlender Rechtsgrundlage für rechtswidrig.

Erfahrungen anderer europäischer Länder zeigen, dass eine Steigerung der Verkehrssicherheit mittels „Section Control“ möglich ist. Allerdings ist die Technik sehr komplex und mit umfangreichen Baumaßnahmen verbunden. Daneben gibt es datenschutzrechtliche Bedenken. Baden-Württemberg setzt deshalb auf den bereits dargestellten Enforcement Trailer. Dieser kann sehr flexibel eingesetzt werden und zu einer nachhaltigen Erhöhung des Kontrolldrucks beitragen.

Atemalkoholmessgeräte, Laserhandmessgeräte, Großmessgeräte und in Pkw und Krädern verbaute Videonachfahrssysteme kamen bereits im Jahr 2013 zum Einsatz. Veraltete Geräte wurden im Lauf der Jahre gegen modernere Geräte, die dem jeweiligen Stand der Technik entsprachen, ausgetauscht.

Auch die Bußgeldbehörden der Landkreise, Städte, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften bedienen sich der verschiedenen Techniken im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung (Lichtschranken, Laser, Radar). Auffällig ist, dass auch dort in den vergangenen zwei Jahren die Anwendung beziehungsweise das Interesse an der Nutzung eines Enforcement-Trailers gestiegen ist.

3. Wie bewertet die Landesregierung die Empfehlung des 57. Verkehrsgerichtstags 2019, Alkohol-Interlock-Programme einzuführen?

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag hat die Forderung erhoben, Alkohol-Interlock-Programme als Ergänzung zu dem bestehenden Maßnahmensystem für alkoholauffällige Kraftfahrer/-innen einzuführen. Als Einsatzmöglichkeiten sieht der Verkehrsgerichtstag diese Programme als Alternative zur vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. Sicherstellung oder Beschlagnahme, als Ausnahme von der Sperrfrist und als Alternative zum Fahrverbot vor. Die vorgenannten Einsatzmöglichkeiten fallen in die Zuständigkeit des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz und bedürfen daher einer Abstimmung.

Die Landesregierung befürwortet, dass im Rahmen eines Modellprojektes geprüft wird, inwieweit Alkohol-Interlock-Programme geeignet sind, die vorhandenen Maßnahmensysteme der Prävention von Alkoholfahrten zu ergänzen. Vor dem Hintergrund der Strategie „Vision Zero“, eines Straßenverkehrs ohne Tote und Schwerverletzte, müssen alle Möglichkeiten geprüft werden, um alkoholbedingte Unfälle zu reduzieren. Ein Instrument hierfür könnte der Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen sein. Ein verbindlicher Einbau wäre europarechtlich zu regeln.

4. Welchen Weiterbildungsbedarf sieht die Landesregierung bei der Polizei im Bereich der Verkehrssicherheit (bitte inklusive einer Bewertung der Ausbildung der Polizei in diesem Bereich)?

Sowohl im Rahmen der Ausbildung zum mittleren als auch zum gehobenen Polizeivollzugsdienst spielt die Vermittlung notwendigen Wissens für die Verkehrsunfallaufnahme und -überwachung eine wesentliche Rolle. Die „Verkehrsunfallaufnahme mit Verkehrsüberwachung“ stellt neben „Streife“ und „Kriminalitätsbekämpfung“ eines der drei Leitthemen innerhalb der Ausbildung zum mittleren bzw. der Vorausbildung zum gehobenen Polizeivollzugsdienst dar. Durch die Leitthemenunterrichtung werden ganzheitliche Lösungen von Aufgaben aus der polizeilichen Praxis erarbeitet und deren Bewältigung trainiert. Die Philosophie der Ausbildung berücksichtigt vor allem, dass es sich beim Polizeiberuf um einen Erfahrungsberuf handelt und folglich die in der Theorie vermittelten Lerninhalte zeitnah und intensiv in der Praxis geübt und vertieft werden müssen. Daher schließt sich an die theoretische Leitthemenunterrichtung zeitnah das situative Handlungstraining an, in dem die gängigsten Einschreitesituationen der polizeilichen Praxis trainiert werden, womit eine permanente Verknüpfung zwischen Theorie und Praxis verwirklicht wird. Darüber hinaus kommt den Praktika während der Ausbildung zum mittleren Polizeivollzugsdienst und dem Bachelorstudium eine entscheidende Bedeutung zu. Während der Praktika können die Anwärter/-innen zudem Einblicke in die Aufgaben und die Arbeitsweise der Verkehrspolizei erhalten. Im Rahmen des Bachelorstudiums finden darauf aufbauend Module und Lehrveranstaltungen zum Thema „Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit“ statt.

Mit der konstanten Vermittlung von Lerninhalten zur Verkehrsunfallaufnahme und -überwachung während der Ausbildung bzw. des Bachelorstudiums wird ein wichtiger Grundstein für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Baden-Württemberg gelegt. Selbstverständlich werden die Inhalte immer wieder an aktuelle Entwicklungen angepasst.

Für die Polizeibeamten und Polizeibeamtinnen der regionalen Polizeipräsidien, die im Bereich der Verkehrssicherheit tätig sind, stehen zahlreiche Fortbildungsangebote zur Verfügung, um bestehendes Wissen aufzufrischen und neues Wissen zu erlangen. Neben klassischen Präsenzfortbildungen kommen auch elektronische Lernanwendungen zum Einsatz.

Die Spezialisten der Verkehrspolizei werden mittels spezieller Angebote entsprechend fortgebildet. Für die Angehörigen der Verkehrspolizei ist die Teilnahme an der Einführungsfortbildung Verkehrspolizei Grundvoraussetzung. Diese dauert drei Wochen und vermittelt vertieftes Wissen zur verkehrspolizeilichen Arbeit. Je nach Aufgabenbereich gibt es darüber hinaus weitere Spezialfortbildungen, wie zum Beispiel für Angehörige der Kontrollgruppen des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs.

Die Polizeibeamten und Polizeibeamtinnen in Baden-Württemberg sind ausreichend aus- und fortgebildet, um die Verkehrssicherheitsarbeit als Kernaufgabe der Polizei qualifiziert und erfolgreich wahrnehmen zu können.

5. Wie hoch sind die finanziellen sowie personellen Mittel, die der Polizei für die Verkehrssicherheit zur Verfügung stehen (bitte im Vergleich zu der Zeit vor der Polizeistrukturreform im Jahr 2012 und inklusive einer Bewertung, ob die Mittel aus Sicht der Landesregierung ausreichend sind)?

Bei der Verkehrssicherheitsarbeit verfolgt die Polizei Baden-Württemberg den sogenannten „3E-Ansatz“: Engineering, Enforcement und Education.

Alle Komponenten des Systems Verkehr (Mensch, Fahrzeug, Straße) können unfallbegünstigend wirken. Für die technische Sicherheit der Kraftfahrzeuge sind die Automobilindustrie und die beauftragten technischen Überwachungsinstitutionen zuständig, während der sichere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur die Aufgabe der Straßenbauverwaltung ist.

Der Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit besteht darin, auf die Systemkomponente Mensch einzuwirken. Die Polizei stellt die Einhaltung der Verkehrsvorschriften durch Verkehrsüberwachung (Enforcement) und Verkehrsunfallprävention (Education) sicher. Die Polizei leistet aber auch durch die Überprüfung von Fahrzeugen auf deren Vorschriftsmäßigkeit hin und der Mitwirkung an Unfall- und Verkehrsschau-Kommissionen einen Engineering-Beitrag.

Der „3E-Ansatz“ wird in der Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei (VwV-VkSA) vom 29. Juni 2015 aufgenommen. Die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei konzentriert sich gemäß VwV-VkSA insbesondere auf die Bereiche Verkehrsprävention mit Verkehrserziehung, Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallaufnahme. Des Weiteren wirkt die Polizei Baden-Württemberg am Verkehrsaudit für bereits bestehende sowie in Planung befindliche Verkehrsräume mit und betreibt auch mit Themen aus dem Verkehrsbereich eine intensive und transparente Öffentlichkeitsarbeit.

Die Verkehrsüberwachung ist eine gemeinsame Aufgabe der Polizeiviertel und der Verkehrspolizeidirektionen der regionalen Polizeipräsidien, wobei die Verkehrspolizeidirektionen mit ihren fachspezifisch fortgebildeten Beamten und Beamtinnen insbesondere für die spezialisierte Verkehrsüberwachung zuständig sind. Die spezialisierte Verkehrsüberwachung umfasst insbesondere:

- die Geschwindigkeits- und Abstandsüberwachung mit Großgeräten,
- den Einsatz von Videonachfahrssystemen zur Verfolgung von besonders schwerwiegenden Verkehrsdelikten,
- die Überwachung von Zweirädern und technisch erheblich veränderten Kraftfahrzeugen und
- die Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs.

Hierfür verfügen die Verkehrspolizeidirektionen der regionalen Polizeipräsidien zusätzlich über spezielle Verkehrsüberwachungstechnik.

Das Personal, das der Polizei Baden-Württemberg für die Verkehrssicherheitsarbeit zur Verfügung stand beziehungsweise steht, kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die Verkehrspolizeidirektionen erst mit der Strukturreform 2014 geschaffen wurden. Mit der Bildung der regionalen Polizeipräsidien wurden die Landespolizeidirektionen aufgelöst.

Personalsoll Baden-Württemberg	Dezember 2012	Januar 2019
Verkehrspolizei / Verkehrspolizeidirektionen	2.164,00	2.118,50
Verkehrsprävention	252,50	259
Polizeireviere	12.872,00	12.971,45
Führungs- und Einsatzstab, Sachbereich Verkehr	109,10	99,75
Landespolizeidirektion, Sachbereich Verkehr	18,00	–
Gesamt VZÄ	15.415,60	15.448,70

Die finanziellen Mittel, die der Polizei für die Verkehrssicherheit zur Verfügung stehen, können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Im Jahr 2012 war für die Beschaffung einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage auf der BAB 8 ein Betrag in Höhe von 1.000,0 Tausend Euro enthalten.

Jahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Summe in Tsd. EUR	1.623,70	619,0	619,0	616,6	616,6	916,6	946,6	946,6

Die finanziellen sowie personellen Mittel, die der Polizei für die Verkehrssicherheit zur Verfügung stehen, sind ausreichend.

6. Wie begründet die Landesregierung die Reduzierung des Engagements der Polizei bei der Radfahrausbildung von fünf auf nur noch vier zweistündige Termine?

Die Radfahrausbildung in den Grundschulen ist seit vielen Jahren eine bedeutende und sehr erfolgreiche Maßnahme in der schulischen Mobilitäts- und Verkehrserziehung. Jährlich absolvieren rund 97.000 baden-württembergische Schüler/-innen an den Grundschulen und sonderpädagogischen Bildungs- und Beratungszentren mit Förderschwerpunkt Lernen die Radfahrausbildung. Ziel der Radfahrausbildung ist es, alle Kinder zu einer eigenständigen sowie sicheren Teilnahme am Straßenverkehr, gerade auch außerhalb der bisher gewohnten Umgebung, zu befähigen.

Derzeit ist die Radfahrausbildung in einer gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums und des Kultusministeriums (VwV Radfahrausbildung vom 16. August 2017, Az.: 3-1132.2/152) geregelt. Die Radfahrausbildung ist eine verpflichtende schulische Veranstaltung. Sie wird in Kooperation zwischen den Schulen und der Polizei Baden-Württemberg umgesetzt. Dabei übernimmt die Schule die theoretische Ausbildung, während die praktische Ausbildung durch die Polizei in mobilen oder stationären Jugendverkehrsschulen mit Unterstützung der Schulen durchgeführt wird.

Die Durchführung der Radfahrausbildung im Umfang von fünf Ausbildungseinheiten war bis zum Ende des Schuljahres 2016/2017 personalintensiv und ließ in manchen Polizeipräsidien nur noch eingeschränkt die Umsetzung weiterer Schwerpunktthemen an Schulen wie Gewaltprävention, Vorbeugung von Mediengefahren, Suchtprävention sowie die Umsetzung von landesweiten zielgruppenorientierten Kampagnen der Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR, wie zum Beispiel „Bus fahren, aber richtig!“, „Schütze Dein BESTES.“ und „NO GAME – sicher fahren, sicher leben“ zu. Hierzu haben das Kultusministerium sowie das Innenministerium im Jahr 2015 ein verbindliches Präventionsangebot der Polizei für die Schulen vereinbart.

Deshalb wurde im Zusammenhang mit einer notwendigen Änderung der Verwaltungsvorschrift (VwV Radfahrausbildung) die praktische Radfahrausbildung ab dem Schuljahr 2017/2018 von fünf auf vier Ausbildungseinheiten reduziert. Die Ausbildungsdauer umfasst neben einer schulischen Vorbereitung im Unterricht einen viermaligen Besuch der Jugendverkehrsschulen von mindestens 90-minütiger Dauer.

Gleichzeitig wurde mit Unterstützung des Kultusministeriums die praktische Radfahrausbildung neu aufgestellt. Sie wurde mit dem Ziel überarbeitet, einheitliche

Standards für die Radfahrausbildung zu schaffen, um die Qualität der Ausbildung weiterhin hoch zu halten. Darüber hinaus wurde die Neufassung um die Inhalte „Radfahrausbildung in inklusiven Bildungsangeboten“ sowie um die Vorgabe von Musterplänen für die Schulungsplätze ergänzt.

Um einerseits die geplante Kürzung der praktischen Ausbildungseinheiten kompensieren zu können, aber auch zur frühzeitigen Förderung des Radfahrens in den Klassenstufen 1 und 2, stand das Innenministerium bereits frühzeitig im Dialog mit dem Kultusministerium. Im Bildungsplan 2016 für die Grundschule wurde durch Aufnahme des Erfahrungsfelds „Fahren, Rollen, Gleiten“ das Radfahren gestärkt. Dadurch können die für das Radfahren notwendigen motorischen Fertigkeiten gezielt im Sportunterricht der Schule ausgebildet werden.

Das Zentrum für Schulqualität und Lehrerbildung misst der zentralen Lehrerfortbildung in diesem Erfahrungsfeld mit dem Schwerpunkt Radfahren eine hohe Bedeutung zu und trägt mit einer im Jahr 2016 erstellten Neukonzeption von insgesamt sieben aufeinander abgestimmten Fortbildungsveranstaltungen dazu bei, die Bereiche des motorischen Könnens und der Verkehrssicherheit auf vielfältige Weise zu vermitteln.

Darüber hinaus entwickelte das Kultusministerium in Zusammenarbeit mit dem Württembergischen Radsportverband und der Unfallkasse Baden-Württemberg einen Fahrradaktionstag „RadHelden“ (www.radhelden.club/atschool), der den allen Grundschulen im Land kostenlos angeboten wird und ebenfalls die Förderung der motorischen Fähigkeiten der Kinder auf dem Fahrrad zum Ziel hat. Das Kultusministerium unterstützt den RadHelden-Aktionstag mit 15.000 Euro pro Jahr.

7. Wie bewertet die Landesregierung die Einrichtung von Fahrradstraßen und Spielstraßen sowie die Umsetzung von Shared Space-Konzepten in Bezug auf die Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern?

Fahrradstraßen werden zur Förderung und Beschleunigung des Radverkehrs eingerichtet. Deren Nutzung ist dem Grunde nach vorrangig für den Radverkehr vorgesehen und erhöht damit die Sicherheit des Radfahrenden. Das Element Fahrradstraße wird in Bezug auf die Verkehrssicherheit für den Radverkehr als sehr sinnvoll erachtet. Der Radverkehr wird hier besonders gut wahrgenommen und wird auf der Fahrbahn bevorrechtigt geführt. Damit die Fahrradstraße als solche auch von den anderen Verkehrsteilnehmenden erkannt wird, ist es wichtig, dass neben der verkehrsrechtlichen Anordnung auch eine besondere Kenntlichmachung der Straße als Fahrradstraße und eine Kommunikation bei den Anliegern erfolgt. Das Ministerium für Verkehr hat dazu ein gesondertes Kommunikationsprojekt für Fahrradstraßen der AGFK-BW gefördert. Auch für Fußgänger/-innen sind Fahrradstraßen grundsätzlich sinnvoll, da die zugelassene Höchstgeschwindigkeit 30 km/h beträgt.

Spielstraßen bzw. verkehrsberuhigte Bereiche dienen der Verkehrsberuhigung und laden zum Aufenthalt auf diesen Straßen ein. Durch die Anordnung von Schrittgeschwindigkeit und idealerweise durch eine baulich entsprechende Straßenraumgestaltung erhöhen sie die Sicherheit sowohl von Fuß- als auch Radfahrer/-innen. Auch das Verbot des Parkens außerhalb gesondert gekennzeichnete Parkplätze trägt zu einer höheren Sicherheit insbesondere für Fußgänger/-innen bei. Verkehrsberuhigte Bereiche sind daher als sehr wichtige und positive Elemente einer sicheren und menschengerechten Straßenraumgestaltung zu sehen.

Dies gilt grundsätzlich auch für den gemeinsamen Verkehrsraum (Shared Space Konzepte). Auf derartigen Verkehrsflächen gelten die allgemeinen Verkehrsregeln der §§ 1 und 25 StVO. Für den Fußverkehr sind in einem gemeinsamen Verkehrsraum keine gesonderten Schutzräume vorgesehen. Bei Beachtung der hier erforderlichen besonderen Sorgfaltspflichten und gegenseitigen Rücksichtnahme, kann dieses Verkehrskonzept nach eingehender Prüfung durch die vor Ort zuständigen Behörden in ausgewählten innenstadtnahen von Mischnutzung geprägten Verkehrsflächen zum Einsatz kommen. Hierbei ist allerdings bei der Gestaltung der Bereiche auf die besonderen Anforderungen für Menschen mit Sehbehinderungen zu achten.

Auf gemeinsam genutzten Verkehrsflächen kommt der Verkehrssicherheit unter dem Aspekt der Geschwindigkeitsdifferenz zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern eine zentrale Bedeutung zu. Anlässlich der bevorstehenden Integration von Elektrokleinstfahrzeugen in das gegenwärtige Verkehrssystem beabsichtigt das Verkehrsministerium gemeinsam mit der Stadt Freiburg ein Modellprojekt durchzuführen und die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb einer geschlossenen Ortschaft auf 30 km/h abzusenken. Dabei sollen die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss untersucht werden.

Eine Evaluierung zum Verkehrsverhalten in Fahrradstraßen, verkehrsberuhigten Bereichen und in gemeinsamen Verkehrsräumen, aus der allgemein gültige Aussagen zum Thema Verkehrssicherheit abgeleitet werden können, ist dem Verkehrsministerium nicht bekannt.

Hermann
Minister für Verkehr

Anlage

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Handlungsebenen Beteiligte Akteure	Aktueller Umsetzungsstand (Mai 2019)	Erzielte Wirkung der Maßnahme
	1	3.1	Durchführung der Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit für Infrastrukturprojekte	Auditoren	Kontinuierlich. Die Folgenabschätzungen für Infrastrukturprojekte hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit erfolgen für die Bundesfernstraßen im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans. Für Landesstraßen erfolgen sie im Rahmen der Aufstellung des Generalverkehrsplans des Landes. Zur Priorisierung der für den Generalverkehrsplan 2010 angemeldeten Bauvorhaben hat das MVI die Maßnahmen nach einheitlichen und nachvollziehbaren Kriterien bewertet und in verschiedene Prioritätsstufen eingeteilt. Die Ergebnisse der Folgenabschätzungen hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit fließen in diese Priorisierung mit ein. Abgeschlossen.	
	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	LST, Auditoren	Kontinuierlich.	
	3	3.3	(Sicherheitseinstufung und das -management: Regelmäßige Netzanalysen zur Ermittlung der Sicherheit des im Betrieb befindlichen Außerortsstraßennetzes) ersetzt durch Verkehrssicherheitscreening	LST	Kontinuierlich.	
	4	3.4	Sicherheitsüberprüfung: Regelmäßige Vor-Ort-Überprüfung der Sicherheit des im Betrieb befindlichen Straßennetzes im Rahmen der Streckenwartung	Autobahnmeistereien, Straßenmeistereien	laufende Aufgabe Die Überprüfung erfolgt nach dem vom Land Baden-Württemberg herausgegebenen Merkblatt für die Streckenwartung	
	5	3.5	Erfassung und Verarbeitung von Unfalldaten, jährliche Auswertung nach straßenbaulichen Maßnahmen nach Bedarf	LST	Daueraufgabe, deren Umsetzung unverändert erfolgt.	Überblick Unfalllage.
	6	3.6	Bestellung und Ausbildung von Auditorinnen und Auditoren und verstärkter Austausch bewährter Praktiken	LST, RPen	Die Ausbildung der Auditoren erfolgt nach Bedarf.	
	7	3.7	Überprüfen und ggf. Umgestaltung von Kreisverkehrsplätzen	UVBen	Die Kreisverkehrsplätze werden von den vor Ort zuständigen Behörden überprüft und ggf. geändert.	

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Handlungsebenen Beteiligte Akteure	Aktueller Umsetzungsstand (Mai 2019)	Erzielte Wirkung der Maßnahme
Straßenverkehrsinfrastruktur	8	3.8	Regelmäßige Durchführung eines jährlichen Verkehrssicherheitscreenings mit Bildung von Schwerpunkten (Sonderauswertungen)	VM	<p>Das Verkehrssicherheitscreening (VSS) wurde per Erlass am 21.05.2014 landesweit eingeführt. Der Einführungserlass des IM für den nachgeordneten Bereich datiert vom 18.06. Vorausgegangen sind dem einführenden Erlass Einführungsschulungen in den vier Regierungspräsidien für die Mitglieder der Verkehrsschau- und Unfallkommissionen. Derzeit gibt es landesweit rund 400 registrierte Nutzer.</p> <p>Bei der Fortbildung der Mitglieder der Verkehrsschau- und Unfallkommissionen war im Februar bzw. im September 2014 war das Verkehrssicherheitscreening ebenfalls Bestandteil. Das Verkehrssicherheitscreening wurde in Fachkreisen auf verschiedenen Veranstaltungen in Baden-Württemberg, aber auch bundesweit vorgestellt. In einem Fachartikel wurde es zudem in der Zeitschrift für Verkehrssicherheit vorgestellt. Beim eGovernment-Wettbewerb 2018 wurde das Verkehrssicherheitscreening in der Kategorie als „Bestes Infrastrukturprojekt“ ausgezeichnet.</p>	
	9	zu 3.8	Systematische Benennung von kritischen Streckenabschnitten durch Rangfolgeermittlung und in der Folge Vorschläge für Maßnahmen	VM	<p>Bei der Dienstbesprechung SVO am 15. Oktober 2014 wurde die Betrachtung der 5 Prozent kritischsten Streckenabschnitte in einem Kalenderjahr - beginnend 2015 - durch das MVI mit den Regierungspräsidien vereinbart.</p> <p>Im Einführungsschreiben zur Richtlinie für die Anlage von Landesstraßen wird auf die Nutzung des VSS bei der Ausbauplanung als Analysewerkzeug hingewiesen. Der Einführungserlass zur RAL ist Ende 2014 herausgegeben worden.</p>	
	10	3.9	Erstellung eines Unfallstellenbeseitigungsprogrammes, Unfallanalyse und Vorschläge von Sofortmaßnahmen	VM	<p>Die Aufstellung eines Unfallstellenbeseitigungsprogrammes, wie es dies früher einmal gab, ist abhängig von der Bereitstellung von Finanzmitteln. Nach derzeitiger Regelung erfolgt die Feinsteuerung bei der Beseitigung von Unfallstellen durch die Regierungspräsidien - das VM nimmt keine Priorisierung vor und es bestehen keine Vorgaben.</p> <p>Die Priorisierung von Maßnahmen auf Basis der Ergebnisse des Verkehrssicherheitscreenings entspricht teilweise dem früheren Vorgehen mittels eines Unfallstellenbeseitigungsprogrammes.</p>	
	11	3.10	Umrüsten von Mittelstreifen an zweibahnigen Straßen (Bundesfern-, Landesstraßen) zur Verhinderung von LKW-Durchbrüchen	RPen, VM	<p>Der Abschluss des Programmes erfolgte wie geplant Ende 2015, mit Ausnahme von den Strecken, an denen Ausbaumaßnahmen und Streckenerneuerung nach 2015 bereits geplant waren. Dort erfolgt eine Nachrüstung in einem Zug. Mit dem „Investitionsprogramm Straßenausstattung“ wurde auf Bundesfernstraßen ein fünfjähriges Nachrüstersprogramm für die Straßenausstattung von 2017 bis 2021 eingerichtet, auf Landesstraßen von 2018 bis 2021.</p>	
	12	3.11	Schrittweise Realisierung eines „hindernisfreien Seitenraums“	Straßen- und Autobahnmeistereien	<p>Operatives Geschäft läuft vor Ort ohne Vorgaben seitens des VM. SM und AM entscheiden auf Basis der Verkehrssicherungspflicht.</p>	

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Handlungsebenen Beteiligte Akteure	Aktueller Umsetzungsstand (Mai 2019)	Erzielte Wirkung der Maßnahme
	13	3.12	Entschärfen kritischer Hindernisse an allen Bundes- und Landesstraßen	UVB, Straßenmeistereien	Lautendes Geschäft vor Ort. Im Rahmen der Sonderauswertung des Verkehrssicherheitscreenings gab es 2013 außerdem die Analyse von "Abkommensunfällen".	
	14	zu 3.12	Durchführen gesonderter Verkehrsschauen durch die zuständigen Unteren Verwaltungsbehörden für Bundes- und Landesstraßen, an denen die Regierungspräsidenten teilnehmen sollten	VM, RPen, Landkreise	Die Verkehrsschauen erfolgen turnusmäßig spätestens alle zwei Jahre (VwV-StVO zu § 45 Abs. 3 StVO) oder anlassbezogen auf der Grundlage der Unfallauswertung der Polizei (VwV-StVO zu § 44 StVO).	
	15	3.13	Anbringung von Rüttelstreifen auf Bundesautobahnen und Landstraßen	RPen	ggf. Prüfung, ob weitere Streckenabschnitte mit Rüttelstreifen ausgestattet werden (können).	
	16	3.14	Vermeidung von Falschfahrten: Überprüfung und Nachbesserung der Beschilderung zur Vermeidung von Falschfahrten an Autobahnen sowie zweistreifigen Bundesstraßen	RPen	Neue Markierung an den Knotenpunkten und Rastanlagen ist abgeschlossen. Die Anwendung der Checklisten zur Überprüfung von Knotenpunkten und Rastanlagen ist Daueraufgabe.	
	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 Ende 2013 sowie an zweibahnigen Bundesstraßen bis Ende 2014	RPen	Abschluss der Maßnahme bis Ende 2014. Ist erledigt.	
	18	zu 3.14	Ergänzung der Markierung an Knotenpunkten durch zusätzliche Richtungspfeile nach der Wartelinie sowie am Beginn der Einfahrt, die Anbringung einer inneren Abbiegelinie sowie einer einseitigen Fahrstreifenbegrenzung im Bereich der Ausfahrt bis Ende 2014	RPen	Abschluss der Maßnahme bis Ende 2014. Ist erledigt.	
	19	3.15	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch ausreichend bemessene Bau-, Gestaltungs- und Betriebsformen und konsequente Einhaltung der Entwurfsrichtlinien im Straßenbau	RPen	Die entsprechenden Regelwerke sind eingeführt, das operative Geschäft läuft vor Ort.	
	20	3.16	Konsequente Umsetzung der im "Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement" beschriebenen Forderungen des BMVI	RPen	Der Leitfaden wurde durch das VM bei den RPen zur verbindlichen Beachtung eingeführt - operatives Geschäft läuft vor Ort.	Wiedervernetzungsmaßnahmen tragen generell zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei, da durch den Bau von Grünbrücken, Grünunterführungen und Kleintierdurchlässen Wildunfälle effektiv verhindert werden. Vgl. Nr. 21
	21	3.17	Priorisierung von Tierquerungshilfen nach dem Bundesprogramm Wiedervernetzung	VM, FVA, MLR	Priorisierung der Maßnahmen durch das VM ist abgeschlossen	
	22	zu 3.17	Erstellung und Umsetzung eines Landeskonzpts Wiedervernetzung an Straßen	VM, RPen, MLR	Landeskonzzept Wiedervernetzung ist erstellt und veröffentlicht.	
	22 a)	zu 3.17	a) Sukzessive Umsetzung der 12 Wiedervernetzungsmaßnahmen aus dem Bundesprogramm Wiedervernetzung	VM, RPen, FVA, BMVI	Eine Grünbrücke (Imberg) an der BAB A8 östlich Merkingen ist fertig, elf weitere Maßnahmen sind in Planung.	Vgl. Nr. 21
	22 b)	zu 3.17	b) Sukzessive Umsetzung der Top 25 Wiedervernetzungsmaßnahmen auf Grundlage der Fachpläne des Landes	VM, RPen, Stadt- und Landkreise, FVA	Eine Maßnahme (Kleintierdurchlässe an der Bundesstraße B 32 bei Fronreute) ist in Bau, neun weitere sind in Planung.	Vgl. Nr. 21

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Handlungsebenen Beteiligte Akteure	Aktueller Umsetzungsstand (Mai 2019)	Erzielte Wirkung der Maßnahme
Straßenverkehrsmanagement	22 c)	zu 3.17	c) Sukzessive Umsetzung der Top 40 Wiedervernetzungsmaßnahmen auf Grundlage der aktualisierten und priorisierten Amphibienwanderstrecken	VM, RPen, Stadt- und Landkreise	Die zwei wichtigsten Amphibienschutzmaßnahmen im Regierungsbezirk Stuttgart sowie die wichtigste Maßnahme im Regierungsbezirk Tübingen wurden bereits realisiert. Weitere neue Maßnahmen werden aktuell geplant.	Der Bau von Amphibienschutzanlagen trägt generell zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei, da Verkehrsunfälle aufgrund wandernder Amphibien bzw. sich im Straßenraum bewegender Amphibienhalter effektiv verhindert werden.
	23	3.18	Sicherheitstechnische Nachrüstung von Tunneln bis zum Jahr 2016	RPen	Die sicherheitstechnische Nachrüstung von Tunneln nach RABT 2006 gemäß dem Tunnelnachrüstungsprogramm ist weitestgehend abgeschlossen. Noch ausstehende Maßnahmen befinden sich in der Planung.	
	24	3.19	Behindertengerechter Ausbau und Schaffung von Barrierefreiheit in Tunneln	RPen, LST	Die Herstellung der Barrierefreiheit erfolgt aus wirtschaftlichen Gründen ausschließlich im Rahmen von Instandsetzungs- und/oder Nachrüstungsmaßnahmen. Daher laufendes Geschäft.	
	25	4.1	Weiterentwicklung bestehender Ansätze in Richtung eines „proaktiven Verkehrsmanagements“	LST	Der Projektplan „Straßenverkehrstelematik“ 2015 des Bundes ist weiterhin gültig.	
	26	zu 4.1	Ausbau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf hochbelasteten Autobahnen entsprechend dem Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015 („Anti-Stau-Programm“)	LST, RPen	Im Projektplan Straßenverkehrstelematik („Anti-Stau-Programm“) 2015 des Bundes sind auf Basis der Meldungen des Landes an den Bund folgende Maßnahmen für Baden-Württemberg gelistet: 9 TSF, 12 NBA, 7 SBA. Diese werden sukzessive umgesetzt.	
	27	zu 4.1	Verstärkter Einsatz mobiler Stauwarnanlagen bei Autobahnbaustellen und Untersuchung von Möglichkeiten zur beschleunigten Räumung von stauverursachenden Unfallsstellen auf Autobahnen	RPen	Daueraufgabe. Die Weiterentwicklung zu mobiler zu integrierten Stauwarnanlagen und deren Einsatz ist vorgesehen. Basierend auf Gesprächen zur schnellen Unfallsstellenbeseitigung mit dem GDV befindet sich in Zusammenarbeit mit dem IM eine App zur beschleunigten Unfallaufnahme in der Entwicklung.	
	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“)	VM	Vorentwicklungsprojekt läuft seit 2016 in Hessen, danach Ausschreibung der erforderlichen Komponenten in anderen Bundesländern, u. a. auch B.-W. Einführung Kooperativer Systeme frühestens 2019.	
	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	RPen	Eine Netzkonzept für Rastanlagen für Baden-Württemberg wurde im vergangenen Jahr 2015 in Abstimmung mit dem Bund fortgeschrieben. Die Umsetzung des Programmes läuft. An der AS wurden dynamische Stellplatzanzeigen für Lkw installiert. Weitere Stellplatzanzeigen werden erst nach Abschluss des Konzeptes zum bundesweiten Lkw-Parkleitsystem in Angriff genommen.	
	30	5.1	Studie zu Auswirkungen Tempo 30 km/h innerorts und daraus abgeleitet Erstellung Leitfaden für Baden-Württemberg	VM	Studie wird nicht durchgeführt.	

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Handlungsebenen Beteiligte Akteure	Aktueller Umsetzungsstand (Mai 2019)	Erzielte Wirkung der Maßnahme
04/5	31	zu 5.1	Ausschöpfen des rechtlichen Rahmens zur Anordnung von Tempo 30 km/h innerorts	VM, RPen, Landkreise	Der bestehende rechtliche Rahmen wird ausgeschöpft, zur Erleichterung dessen wurde ein Leitfaden für die Kommunen angestrebt. Grundlage dafür wäre die Studie zu den Wirkungen von Tempo 30 km/h, welche aber aufgrund der zu erwartenden Ergebnisse zu hinterfragen ist. Bei der Schulung der Mitglieder der Unfallkommissionen ist "Tempo 30 km/h" als Vertiefungsthema (am dritten Tag) denkbar. Hier können Argumentationshilfen aus Gründen der Verkehrssicherheit und aus Gründen des Lärmschutzes referiert werden. Aus bestehenden Unterlagen kann ein Handout erstellt werden. Es bestehen keine politischen Mehrheiten auf Bundesebene für ein Tempolimit auf Autobahnen. Ein aktiver Vorstoß aus BW ist nicht geplant, so lange dies so ist. Mit Schreiben vom 04. Dezember 2014 hat das MVI das BMVI aufgefordert, im Rahmen eines zweijährigen Modellversuchs die Untersuchungen zu den Auswirkungen eines Tempolimits zu aktualisieren. Es bestehen keine politischen Mehrheiten auf Bundesebene für ein Tempolimit auf Landstraßen. Ein aktiver Vorstoß aus BW ist nicht geplant, so lange dies so ist.	
	32	5.2	Empfehlung an Bundesverkehrsministerium zur Erstellung aktueller Untersuchungen zu Tempolimits auf Bundesautobahnen	VM/ BMWBS		
	33	5.3	Start einer Bundesratsinitiative zur Schaffung von Beurteilungsgrundlagen von Höchstgeschwindigkeit Tempo 90 km/h auf Landstraßen außerorts	VM	Laufende Modellprojekte Modellprojekt Fahrrad-Schutzstreifen außerorts - Modellprojekt Fahrrad-Schutzstreifen innerorts mit schmaler Kernfahrbahn	
	34	zu 5.3	Durchführung weiterer Pilotversuche im Land, um Erfahrungen zu sammeln, wo Tempolimit Sicherheit bringt Ausschöpfen der bundesrechtlich vorgegebenen Möglichkeiten für Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Landstraßen außerorts	VM, RPen	Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, wo dies aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig ist, erfolgt bereits.	

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Handlungsebenen Beteiligte Akteure	Aktueller Umsetzungsstand (Mai 2019)	Erzielte Wirkung der Maßnahme
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 Fahrer eine Verschärfung der Rechtsvorschriften zur Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss thematisieren	Bund -> StVG-Änderung	Das Anliegen ruht, wäre aktivierbar bei Aussicht auf politische Mehrheiten auf Bundesebene. Ein VM-Vorstoß ist derzeit nicht beabsichtigt. Vorstoß im BT seitens der Grünen im März 2014 ist gescheitert und legte erhebliche politische Brisanz der Thematik offen. Vorstoß BW erst nach Aussicht auf politische Mehrheiten auf Bundesebene, die hierfür in Aussicht gestellte Vorarbeit seitens DVR blieb bislang ergebnislos.	
	36	6.2	Das Land unterstützt freiwillige Gesundheitsüberprüfungen und Auffrischkurse und wird Maßnahmen ergreifen, um deren Akzeptanz zu erhöhen	Land, Kooperationspartner DVR, Fahrlehrerschaft, Ärzte, Seniorengremien	Veröffentlichung des Projektgruppenberichts "Mobilität im Alter" des IM/SM/MVI mit Pressekonferenz im Juli 2015. Als eine Maßnahme des Projektgruppenberichts und des Verkehrssicherheitskonzepts wurde eine Öffentlichkeitskampagne zur breiteren Bekanntmachung des Angebots an Fahrsicherheitstrainings und Fahr-Fitness Checks im Land unter Beteiligung der Verkehrs- und Fahrerverbände sowie dem Landesleiterrat erstellt. Die Kampagne wirbt mit Falblättern, Radiospots, Anzeigen in Tageszeitungen und einer Internetseite (www.laengermobil.de). Teilnahme des MVI zum Thema mit einem eigenen Stand auf der SeniorInnen-Messe "Die Besten Jahre" am 17./18. November 2015 in Stuttgart zur Bekanntmachung der Kampagne und zur Ansprache des Zielpublikums.	
	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	Bund -> StVG- und FeV-Änderung	Das Anliegen ruht, derzeit keine politischen Mehrheiten. Ein Neuauftrag in der GKV bzw. VMK ist daher bislang nicht erfolgt.	
	38	6.4	Die Landesregierung drängt auf eine Reform des Fahrerrechts auf bundesrechtlicher Ebene, um die Rahmenbedingungen für die Berufsausübung im Interesse der Verkehrssicherheit zu verbessern	Bund -> Änderung des FahrlG	Die Reform des Fahrerergesetzes ist am 1. Januar 2018 in Kraft getreten und wird derzeit evaluiert.	
	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.	Bund -> StVG-Änderung	Punkterform ist am 1. Mai 2014 in Kraft getreten, Folgeänderungen in der FeV sind abgeschlossen.	
	40	6.6	Die Landesregierung lehnt eine Absenkung des Mindestalters für Mopedführerscheine von 16 auf 15 Jahre wegen der höheren Unfallrisiken ab	Bund	Modellversuch in fünf Ländern endet zum 30. April 2020. Die endgültigen Evaluationsergebnisse des Modellversuchs liegen noch nicht vor. Im Straßenverkehrsgesetz wird derzeit eine Ermächtigungsgrundlage geschaffen, die es interessierten Ländern optional ermöglicht, das Mindestalter dauerhaft auf 15 Jahre abzusenken.	
	41	6.7	Die Landesregierung plant bei anhaltender positiver Resonanz auf die Aktion „Gelbe Karte“ eine flächendeckende Umsetzung in Baden-Württemberg	Land, Polizei mit den Führerscheinstellen bei den Stadt- und Landkreisen	Auswertung des Rücklaufs der Fahrerlaubnisbehörden hat ein positives Bild der Aktion "Gelbe Karte" ergeben. Die Aktion "Gelbe Karte" wurde mit Erlass des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 28. September 2016 in Abstimmung mit dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration Baden-Württemberg flächendeckend verpflichtend eingeführt.	Die Aktion "Gelbe Karte" ist ein wirksames Mittel zur Verhinderung von Straftaten (Wiederauffälligkeitsquote von Personen, die eine "Gelbe Karte" erhalten hatten, niedrig).

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Handlungsebenen Beteiligte Akteure	Aktueller Umsetzungsstand (Mai 2019)	Erzielte Wirkung der Maßnahme
	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	Land VM, IM, SM mit Kooperationspartnern	Bei Schlafdefiziten mit medizinischem Krankheitsbild sind die Regelungen in der FeV zur Überprüfung der Fahreignung durch ärztliches Gutachten derzeit überarbeitet und konkretisiert worden. Im Rahmen von polizeilichen Kontrollen des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs wird die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten im Sinne einer ganzheitlichen Kontrolle überprüft. Darüberhinaus wird das Thema Müdigkeit und Fahrtüchtigkeit zusätzlich in der Verkehrsprävention aufgegriffen (Online-Angebot sowie Veranstaltungen, z. B. Trucker-Treffs). Das Anliegen ruht derzeit beim Bundesverkehrsministerium.	
	43	7.1	In verschiedenen EU-Staaten werden derzeit Modellprojekte mit alkoholsensiblen Wegfahrsperren („Alcolocks“) durchgeführt und evaluiert. Führen diese Projekte zu positiven Ergebnissen, sollte deren Einführung auch in Deutschland geprüft werden	EU / Bund	Auf EU-Ebene wurde eine fahretaubnisrechtliche Schlüsselzahl für Alcolock-Modelle eingeführt, von der einzelne EU-Mitgliedsstaaten Gebrauch machen. VM mit den zuständigen Genehmigungsbehörden autonomen Fahren und Parken, sofern die Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Diese Modellversuche dienen auch der Steigerung der Verkehrssicherheit. Sie müssen aber vor späterer Umsetzung im Markt im EU-Recht (oder UNECE-Regelungen) legitimiert werden.Hinsichtlich der Entwicklung der Fahrzeug- und Sicherheitstechnik seit 2013 sind insbesondere folgende Punkte nennenswert. • Der Notbremsassistent und der Spurhalteassistent sind für Kraftomnibusse und für Lasterkraftwagen über 3,5 Tonnen verpflichtend geworden. Diese Verpflichtung gilt für neue Fahrzeugtypen ab 01. November 2013 und für Neufahrzeuge ab 01. November 2015. • Das Notrufsystem eCall (emergency call) ist ab dem 31. März 2018 für neue Serienfahrzeug-Typen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen verpflichtend. • Seit 01. November 2014 müssen alle Personenkraftwagen mit einem Warnsignal zum Anliegen des Sicherheitsgurts ausgestattet sein. • Für neue Motorradtypen (mit einer Leistung von mehr als 11kW und mehr als 125 ccm Hubvolumen) ist der Automatische Bremsen-Blockierverhinderer ab 01. Januar 2016 verbindlich. Für neue Motorräder gilt dies ab 01. Januar 2017.	
/Sicherheitstechnik	44	7.2	Durch Bundesratsinitiativen und Öffentlichkeitsarbeit muss auf einen beschleunigten Einsatz vorhandener und in Entwicklung befindlicher Sicherheitssysteme gedrängt werden	EU / Bund		

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Handlungsebenen Beteiligte Akteure	Aktueller Umsetzungsstand (Mai 2019)	Erzielte Wirkung der Maßnahme
Fahrzeugtechnik					<p>Einem Ausblick zu weiteren Maßnahmen zeigt die im März 2019 getroffene politische Einigung zwischen dem EU-Parlament, dem Rat und der EU-Kommission hinsichtlich der Aktualisierung der "Verordnung über die allgemeine Sicherheit von Fahrzeugen". Zu den neuen obligatorischen Sicherheitsmerkmalen gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Für Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse: <ul style="list-style-type: none"> o Warnung bei Müdigkeit und Ablenkung des Fahrers, o intelligente Geschwindigkeitsassistentz und Rückwärtsfahrtsicherheit mit Kamera oder Sensoren sowie Unfalldatenaufzeichnung („Blackbox“); • Für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge: <ul style="list-style-type: none"> o Spurhalteassistent, o erweitertes Notbremsassistentzsystem (nur Pkw), o crashtesterprobte Sicherheitsgurte, • Für Lkw und Busse: <ul style="list-style-type: none"> o besondere Vorgaben zur Verbesserung der direkten Sicht der Bus- und Lkw-Fahrer und zur Beseitigung toter Winkel, o Einführung von Systemen, die schutzbedürftige Straßenverkehrsteilnehmer vor und neben dem Fahrzeug erkennen und vor allem beim Abbiegen davor warnen. <p>Die meisten neuen Sicherheitsmerkmale werden ab 2022 verbindlich.</p>	
	45	7.3	Unterstützung in der Vorbereitung zur Einführung eines europaweiten automatischen Notrufsystems mittels E-call im Rettungswesen	EU / Bund	<p>Der eCall wurde am 31. März 2018 verbindlich eingeführt. Die Hersteller sind verpflichtet, das automatische Notrufsystem in alle neuen Pkw- und Nutzfahrzeugmodellen einzubauen.</p>	
	46	8.1	Konsequente Fortführung der Geschwindigkeitsüberwachung	<p>Polizei und untere Verwaltungsbehörde über KLV</p>	<p>Jährlich werden rund eine Million Geschwindigkeitsverstöße durch die Polizei zur Anzeige gebracht. Die Polizei setzt hierfür modernste Geschwindigkeitsüberwachungstechnik ein. Zur Steigerung des Kontrolldrucks wurde 2018 ein semistationärer Geschwindigkeitsmessanhänger beschafft. Nach einem positiven Testbetrieb, erhält die Polizei 2019 fünf weitere Messanhänger. Mit ihrem flexiblen Einsatz sorgen sie für ein erhöhtes Entdeckungsrisiko. Durch einen bis zu 10 Tage autarken Einsatz wird die Polizei personell entlastet.</p> <p>Darüber hinaus nimmt die Polizei an zwei europaweiten Geschwindigkeitskontrollwochen pro Jahr teil. 2019 erfolgte zusätzlich die Teilnahme am europaweiten "Speedmarathon"</p>	<p>Aufrechterhaltung eines anhaltend hohen Kontrolldrucks.</p>

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Handlungsebenen Beteiligte Akteure	Aktueller Umsetzungsstand (Mai 2019)	Erzielte Wirkung der Maßnahme
Verkehrsüberwachung	47	8.2	Intensivierung der polizeilichen Anhaltekontrollen	Polizei	Gemäß der VwV-VKSA sind, soweit möglich, Anhaltekontrollen durchzuführen. Anhaltekontrollen ermöglichen es, dem Verkehrsteilnehmenden über ein verkehrserzieherisches Gespräch die Ziele der polizeilichen Maßnahmen zu verdeutlichen. Durch die Neuausrichtung der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit wurde die Verkehrsüberwachung intensiviert, insbesondere in den Bereichen Sicherheitsgurt, Ablenkung, Verkehrstüchtigkeit, Abstand und Geschwindigkeit konnten die Verkehrsüberwachungsergebnisse und die damit einhergehende Anzahl an Anhaltekontrollen deutlich gesteigert werden. Für die Geschwindigkeitsüberwachung verfügen die Polizeireviere über Handlasermessgeräte. Messungen mit Handlasermessgeräten haben immer eine Anhaltekontrolle zur Folge.	
	48	8.3	Prüfung der vom Rechnungshof dargestellten Optionen zur Übertragung zusätzlicher Aufgaben auf die Zentrale Bußgeldstelle; ggf. kann eine Refinanzierung von Verkehrsüberwachungstechnik erfolgen	IM, KLV, FM	Seitens des Ministeriums für Finanzen und Wirtschaft werden ausreichend Mittel zum Refresh der bestehenden polizeilichen Verkehrsüberwachungstechnik und zur Ausstattung der Polizei mit Enforcement Trailern zur Verfügung gestellt.	
Kinder	49	8.4	Fortführung Geschwindigkeitskontrollwochen und Gurtkontrollwochen mit politischer und öffentlichkeitswirksamer Unterstützung.	Polizei	Fortführung der Teilnahme an den europaweiten Geschwindigkeits- und Gurtkontrollwochen. 2019 finden zwei Geschwindigkeits- (KW 14 und 30) und zwei Gurtkontrollwochen (KW 11 und 38) statt.	Aufrechterhaltung eines anhaltend hohen Kontrolldrucks.
	50	8.5	Beteiligung an einer Arbeitsgruppe des BMVI zur Section Control	VM, IM und BMVBS	Die BAG wurde im Februar 2015 unter Leitung des BMVI eingerichtet, bisher fand nur eine Arbeitsgruppensitzung statt.	
	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.	MLR/LGL, IM/BITB/M, VM/NVBW, KWL/IS	Der jährliche Aktionserlass "Sicherer Schulweg" des IM fordert Schüler, Eltern, Schulen, Schultäger und Verkehrsbehörden zur Erstellung sowie Nutzung von Schul- und Radschulwegeplänen auf. Bei der Erstellung der Schulweg- bzw. Radschulwegepläne steht die Polizei bei Bedarf beratend zur Verfügung.	
Infernen und Fahrer	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, KM, Landesverkehrswacht	Im Bereich der Kinder bietet die Polizei ein lückenloses Präventionsangebot vom Kindergarten bis zum Wechsel auf weiterführende Schulen an. Maßnahmen für das spielerische Erlernen und Umsetzen verkehrsgerechter Verhaltensweisen (Verkehrserziehung, Schulwegtraining) sowie die Radfahrausbildung (RFA) wurden als sog. polizeiliche "Pflichtaufgaben" definiert. Die RFA ist dabei eine im Lehrplan verankerte schulische Veranstaltung, deren praktischen Ausbildungsteil die Polizei flächendeckend gewährleistet.	
	53	9.3	Die Thematik Verkehrsunfallprävention sollte in die Bildungspläne aufgenommen und die Position der Verkehrsbeauftragten gestärkt werden.	IM und KM	siehe Nr. 52	
	54	10.1	Aufnahme des Themas "Verkehrsunfallprävention/Verkehrssicherheit" in die Bildungspläne und Erarbeitung der Konzeption eines "Verkehrssicherheitstages" für Schülerinnen und Schüler weiterführender Schulen	IM und KM	Bei einem Verkehrssicherheitstag werden den Schülerinnen und Schülern der Klassenstufe 8 bis 10 auf Erlebnis- und Aktionsflächen inhaltliche Schwerpunkte zu den Themen Hauptunfallursachen, Bedeutung des Sicherheitsgutes, Alkohol / illegale Drogen im Straßenverkehr und Notruf / Erste Hilfe vermittelt. Die Anzahl der Verkehrssicherheitstage konnte in den vergangenen fünf Jahren deutlich gesteigert werden.	

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Handlungsebenen Beteiligte Akteure	Aktueller Umsetzungsstand (Mai 2019)	Erzielte Wirkung der Maßnahme
Jugendliche und junge Fahrerinnen	55	10.2	Einbeziehung der "Jungen Fahrerinnen" in Präventionsmaßnahmen, wie bei Young-drivers-Experience	IM, KM (Berufsschulen) und Aktion GIB ACHT IM VERKEHR	Für die Zielgruppe wurde im Herbst 2015 mit der Dachkampagne "NO GAME SICHER FAHREN - SICHER LEBEN" ein Maßnahmenpaket sowie eine breit angelegte Kommunikationsstrategie entwickelt. Mit Fachvorträgen und Aktionsstagen an beruflichen Schulen werden die jungen Fahrerinnen und Fahrer über die besonderen Risiken, Unfallgefahren und Unfallfolgen aufgeklärt. Jedes regionale Polizeipräsidium führt hierzu pro Jahr einen Aktionstag an einer beruflichen Schule durch.	
	56	11.1	Bildung einer Arbeitsgruppe "Mobilität von Seniorinnen und Senioren" von IM und MVI und weiteren Akteuren	IM (FF), VM, KM, SM, Partner GIB ACHT IM VERKEHR, Landesseniorenrat	Die Präsentation des Projektgruppenberichts erfolgte im Juli 2015 auf einer Landespresskonferenz. Seitens der Polizei wird die Präventionskampagne "sicher-fit-unterwegs" für Seniorinnen und Senioren weiterhin betrieben.	
Seniorinnen und Senioren	57	11.2	Erweiterung der Angebote zum freiwilligen Fahrtauglichkeittest	Land, Kooperationspartner DVR, Fahrervereinschaft, Ärzte, Seniorengremien	Als eine Maßnahme des Projektgruppenberichts und des Verkehrssicherheitskonzepts wurde eine Öffentlichkeitskampagne zur breiteren Bekanntmachung des Angebots an Fahrsicherheitstrainings und Fahr Fitness Checks im Land unter Beteiligung der Verkehrs- und Fahrerverbände sowie dem Landesseniorenrat erstellt. Die Kampagne wirbt mit Faltblättern, Radiospots, Anzeigen in Tageszeitungen und einer Internetseite (www.laengermobil.de). Teilnahme des MVI zum Thema mit einem eigenen Stand auf der Messe "Die Besten Jahre" am 17./18. November 2015 in Stuttgart zur Bekanntmachung der Kampagne und Ansprache des Zielpublikums.	
	58	11.3	Unterstützung von Maßnahmen zur freiwilligen Rückgabe des Führerscheins durch das Angebot einer kostenlosen OPNV-Jahreskarte.	VM, Verkehrsverbände	Finanzmittel seitens des VM stehen nicht zur Verfügung. Beim Verbändertreffen wird das Thema aufgegriffen und für entsprechende Maßnahmen geworben.	
	59	11.4	Fortführung des Programmes "sicher-fit-unterwegs" von Polizei, Landesverkehrswacht und Landesapothekerverband	IM, Partner GIB ACHT IM VERKEHR	Das Projekt wurde 2016 durch die Kooperationspartner in allen Themenbereichen aktualisiert, das Themenfeld Elektrofahräder wurde ergänzt sowie Printmedien neu gedruckt. Das Programm "sicher-fit-unterwegs" wird fortgeführt.	
Fußgänger	60	12.1	Das Land wird geeignete Maßnahmen und Strategien entwickeln und publizieren, um die Verkehrssicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern innerorts zu verbessern.	RPen, Kommunen, Verbände, Fachöffentlichkeit, IM/ Polizei	Durchführung von zwei Fachkonferenzen zum Fußverkehr mit je ca. 200 Teilnehmenden, Durchführung von Fußverkehrs-Checks in bislang 47 Kommunen, Auswertungen und Leitfäden Fußverkehrs-Checks, jährlich ein Fachseminar mit Exkursion, Grundlegendes Dokument Fußverkehr, Netzwerkaufbau, Planungsleitfaden Leitfaden und Einführungserlass zu Fußgängerüberwegen, Projekt Fußgängerüberwege.	Sensibilisierung für Fußverkehr bei Kommunen und in Öffentlichkeit; Auftakt Fußverkehrsförderung in Kommunen; Erleichterung zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen
	61	12.2	Unterstützung von Bemühungen von Kommunen zur Schaffung attraktiver Fußwegenetze	Kommunen, kommunale Landesverbände	Förderung von Fußverkehrsmaßnahmen über LGVFG. Berücksichtigung des Förderabstandes Fußverkehr bei der Novellierung der LGVFG sowie der VwV-LGVFG.	Fördermöglichkeit für separate Maßnahmen kommunaler Fußverkehrsinfrastruktur wird von Kommunen genutzt

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Handlungsebenen Beteiligte Akteure	Aktueller Umsetzungsstand (Mai 2019)	Erzielte Wirkung der Maßnahme
Fußgängerinnen und	62	12.3	Baden-Württemberg wird weiterhin auf einen raschen Einsatz der Umfeldüberwachung bei schweren Nutzfahrzeugen drängen, um die „Tote Winkel“-Unfälle zu reduzieren	Bund	Handlungsebene EU / Bund bzw. UNECE. Aktuell laufen auf internationaler, Vorschriften-Ebene die unter Nr. 44 genannten Vorhaben zur fahrzeugsseitigen Steigerung der Verkehrssicherheit. Der Bund hat in 2018 Kriterien für geeignete Ablegesitzsysteme bekanntgemacht. Land und Bund bieten Nachrüstkförderungen für Bestandsfahrzeuge an.	
	63	12.4	Das Land wird sich für möglichst verletzungsarme Fahrzeugfronten einsetzen	EU / Bund	Handlungsebene EU / Bund bzw. UNECE. Aktuell laufen auf internationaler, Vorschriften-Ebene die unter Nr. 44 genannten Vorhaben zur fahrzeugsseitigen Steigerung der Verkehrssicherheit. Aktuell bieten sich keine geeigneten Möglichkeiten für Initiativen an.	
	64	13.1	ursprünglich: Entwicklung eines Landesradverkehrsplanes mit Maßnahmenpaket zur Verkehrssicherheit ab 2016: Entwicklung und Umsetzung einer Radverkehrsstrategie Baden-Württemberg (RadSTRATEGIE) mit Zielen und Maßnahmen zum Querschnittsthema Verkehrssicherheit	Intensive Einbindung von anderen Abteilungen des VM, weiterer Ressorts, RPen, Kommunen, weitere Fachöffentlichkeit sowie Bürgerinnen und Bürgern bei Erstellung und Umsetzung	Ab Herbst 2013 hat ein vorgeschalteter bzw. begleitender Bürgerbeteiligungsprozess stattgefunden. Die RadSTRATEGIE wurde am 12. Januar 2016 vom Kabinett verabschiedet. Die Strategie enthält über 200 Maßnahmen jeweils mit Zielangaben und Finanzierungsbedarfen bis spätestens 2025 umgesetzt werden sollen. Das Thema Verkehrssicherheit ist eines von acht Handlungsfeldern mit drei Zielen und 27 Maßnahmen. Weitere drei Ziele und sieben Maßnahmen gibt es im Bereich Mobilitätsförderung.	Maßnahmen der RadSTRATEGIE werden schrittweise umgesetzt. Konkrete Wirkung der einzelnen Maßnahmen nicht messbar.
	65	13.2	Entwicklung und Umsetzung eines Landesradverkehrsnetzes	Einbindung von Kommunen (insbesondere Stadt- / Landkreise), RPen, ADFC, ADFC, LUBW, KLV, externer Gutachter	Das RadNETZ wurde am 12. Januar 2016 Kabinett verabschiedet. Der Beschluss stellt den Startschuss für die Umsetzung dar. Dazu wurde eine Auftaktveranstaltung im Mai 2016 mit den Kreisen umgesetzt. Das RadNETZ definiert „Startnetz“-Strecken, die sicher befahrbar sind, aber noch nicht alle Komfortstandards erfüllen, und ein „Zielnetz“, das dem Stand der Technik entspricht. Die Strecken, die den im Konzept definierten „Startnetz-Standard“ bereits erfüllen, werden durchgehend und einheitlich nach aktuellem Stand der Technik beschickt. In den kommenden Jahre wird das RadNETZ Schritt für Schritt weiter verbessert und ausgebaut. Das Land trägt die Finanzierung der Beschilderung und deren spätere Wartung vollständig und stellt so sicher, dass das RadNETZ langfristig funktionsfähig bleibt und die sicher ausgebauten Wege auch aufgefunden und genutzt werden. Wesentliche Teile des RadNETZ liegen in kommunaler Bauhoheit. Das VM unterstützt die Kommunen bei der Aufgabenwahrnehmung: z.B. Zustandserfassung, durchgehende Planung, Maßnahmenlisten für alle Einzelmaßnahmen sowie Musterlösungen und Handreichungen für Wegequalität und Beschilderung	RadNETZ wird durch das Land und die Kommunen schrittweise umgesetzt. Bei Kreiskoodinatoren für das RadNETZ benannt. Damit wird die Radverkehrsinfrastruktur verkehrssicher nach dem Stand der Technik ausgebaut.

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Handlungsebenen Beteiligte Akteure	Aktueller Umsetzungsstand (Mai 2019)	Erzielte Wirkung der Maßnahme
Radfahrerinnen und Radfahrer	66	13.3	Hinwirken auf Beachtung des Standes der Technik bei Anlage und Unterhaltung von Radverkehrsanlagen	Akteur AGFK-BW Zielgruppe: RPen, Kommunen (Straßenverkehrsbehörde, Verkehrsplaner, Straßenbaubehörden, Polizei etc.)	Der Stand der Technik wurde als Fördervoraussetzung zur Förderung von kommunaler Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur nach LGVFG eingeführt. Der Stand der Technik wurde für den Bau von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen verbindlich eingeführt.	Der Stand der Technik ist grundsätzlich zu beachten. Eine Evaluation hierzu ist bislang nicht systematisch erfolgt.
	67	13.4	Durchführung von Kampagnen und Aktionen zur Förderung eines sicheren Verkehrsverhaltens aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer	Landesebene, Modellkommunen, Einbindung weiterer Akteure bei konkreten Aktionen (Verbände etc.)	Seit 2012 führt das Ministerium für Verkehr die Initiative RadKULTUR durch. Die Initiative RadKULTUR motiviert die Menschen, in ihrem Alltag ganz selbstverständlich aufs Rad zu steigen. Dabei werden auch Aktionen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durchgeführt. Zu nennen sind hier beispielsweise RadINFO (Vorträge mit Präsentationen zu Verkehrssicherheit bei Part-nerunternehmen), die Aktion RadCHECK zur Reparatur von Fahrrädern durch ExpertInnen vor Ort, RadTUTORIALS (Tutorials zur eigenständigen Reparatur von Fahrrädern für Facebook und Youtube), sowie die Bereitstellung von RadSERVICE-Stationen zur Reparatur von Fahrrädern.	Insgesamt haben sich bei der Initiative RadKULTUR 38 Kommunen beteiligt.
	68	13.5	Mobilitätsziehung an Kindergärten und Schulen - Anstreben einer Verankerung der Themen Sicherheit und Mobilität in Bezug auf den Radverkehr in allen Jahrgangsstufen	IM, KM (LIS), MLR (LGL), AGFK-BW: Pilotprojekt „Rad-Schulwegplaner“, Verkehrsbehörden, Kommunen, Eltern, Kinder, Lehrer (wurde zum 01.03.2019 durch das Zentrum für Schulkqualität und Lehrerbildung - Außenstelle Ludwigsburg (ZSL) ersetzt)	Das Land Baden-Württemberg stellt zur Unterstützung der Erstellung von Radschulwegen mit dem Radschulwegplaner BW ein landesweites online-Planungswerkzeug unter https://radschulwegplan.lgi-bw.de zur Verfügung. Zudem bereitet die AGFK-BW aktuell ein Modellprojekt zur Schulwegssicherheit „Zu Fuß zur Schule“ vor. Dabei werden Verkehrssicherheitsaspekte eine große Rolle spielen. Das Projekt wird durch das Ministerium für Verkehr gefördert. Zu der Radfahrausbildung (siehe Ziff. 52) führt die Polizei im Bezug auf den Radverkehr mit der Kampagne „SCHÜTZE DEIN BESTES“ regelmäßig Präventionsveranstaltungen zum Thema Radheim durch. Hierbei soll den Schülern und Schülern der Klassenstufen 6 die Schutzwirkung des Radhelms näher gebracht und dadurch das freiwillige Tragen von Radhelmen gefördert werden.	
	69	13.6	Durchführung weiterer Aufklärungsmaßnahmen wie Verkehrssicherheitstage und Unterstützung von Schulungen durch ADFC und Schulung der unteren Verwaltungsbehörden	ADFC	Das Ministerium für Verkehr fördert im Rahmen des Programms „Sicher E-Biken“ kostenlose Fahrersicherheitstrainings des Württembergischen Radsportverbandes und des ADFC für Pedelec-Käufer im Land (vgl. auch Nr. 68)	Start der Förderung Ende März 2019 - daher noch keine Wirkung nachweisbar.
	70	13.7	Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht	RPen, UVBen	Mit den Regierungspräsidenten wurde die Zielvereinbarung getroffen, dass bis Ende 2016 die Radwegebenutzungspflicht im Rahmen der regelmäßigen Verkehrsschauen zu überprüfen ist. Wo keine Gefährdungslage besteht, ist die Radwegebenutzungspflicht aufzuheben und ein Radwegebenutzungsrecht einzuräumen.	
	71	13.8	Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit innerorts auf fahrradrelevanten Strecken	RPen, UVBen	Lauende Aufgabe im Kontext mit der Anordnung von Tempo 30 km/h innerorts, wo der bundesrechtliche Rahmen dies ermöglicht.	
	72	13.9	Eine verstärkte Überwachung des fließenden und ruhenden Verkehrs in Hinblick auf die Verkehrssicherheit des Radverkehrs durch die Polizei wird angestrebt	KLv und Polizei	Gem. VwV-VKSA ist das Verhalten von Fahrradfahrenden ein Überwachungsschwerpunkt der allgemeinen Verkehrsüberwachung, die eine gemeinsame Aufgabe der Polizeireviere und der Verkehrsreviere darstellt.	

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Handlungsebenen Beteiligte Akteure	Aktueller Umsetzungsstand (Mai 2019)	Erzielte Wirkung der Maßnahme
	73	13.10	Eintreten für das Prüfen einer allgemeinen Heimpflicht		Entwurf der Gutachterfassung der Studie liegt vor und wird derzeit vom Fachreferat sowie vom ebenfalls beteiligten Land Thüringen geprüft.	
	74	13.11	Vergabe einer wissenschaftliche Studie zur Schutzwirkung von Radhelmen bei Unfällen	Land Thüringen, zu beauftragende Gutachter, Experten	Studie "Sicherheitspoleniale durch Fahrradhelme" wurde durchgeführt und im März 2017 veröffentlicht.	
	75	14.1	Bauliche Entschärfung von Unfallhäufungsstellen und Unfallstrecken	RPen	Umsetzung erfolgt vor allem im Rahmen von Erhaltungsmaßnahmen.	
	76	14.2	Anordnung und Überwachung von Tempolimits	VM, RPen und UVBen	Die Ergebnisse der Sonderauswertung "Motorradfahrer" des Verkehrssicherheitscreenings bieten den nachgeordneten Behörden eine Entscheidungshilfe. Vor Beginn der Motorradsaison 2018 wurde die Fachkonzeption zur Bekämpfung der Motorradunfälle erarbeitet. Sie wurde im Februar 2019 fortgeschrieben. Die Konzeption sieht eine lageorientierte Intensivierung der Geschwindigkeitsüberwachung von Motorradfahrerinnen und -fahrer vor.	
	77	14.3	Drängen auf Schutzausstattung von Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern	ggf. ÖA		
	78	14.4	Fortführung von Präventionsveranstaltungen unter Einbeziehung der Medien	Polizei und Aktion GIB ACHT IM VERKEHR	Der landesweite Bikertag wurde insgesamt sieben Mal durchgeführt, zuletzt im Jahr 2016. Insgesamt konnten so in den Jahren 2010 bis 2016 mehr als 28.000 Motorradfahrer/-innen auf den Sternfahrten und über 64.000 Besucher im Zuge der Hauptveranstaltungen erreicht werden. Vor Beginn der Motorradsaison 2018 wurde die Fachkonzeption zur Bekämpfung der Motorradunfälle mit präventiven und repressiven Inhalten in Form eines 5-Punkte-Plans erarbeitet. 2019 wird erneut ein Schwerpunkt auf die Reduzierung von Motorradunfällen gelegt. Die Fachkonzeption zur Bekämpfung der Motorradunfälle wird fortgeführt. Am 25. Mai 2019 findet der erste landesweite Aktionstag Motorrad statt.	
	79	14.5	Intensivierung von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen	Polizei	Die Verkehrsüberwachung ist gem. der VWV-VkSA grundsätzlich eine gemeinsame Aufgabe der Polizeireviere und der Verkehrspolizei. Mit der Fachkonzeption zur Bekämpfung der Motorradunfälle wird insbesondere die Geschwindigkeitsüberwachung von Motorradfahrerinnen und -fahrern lageorientiert intensiviert. Ganzheitliche Anhaltkontrollen sind auch beim Einsatz von Großmessgeräten anzustreben. Um den Kontrolldruck sowie die Entdeckungs-wahrscheinlichkeit merklich zu steigern, sind schwerpunktmäßig Konzepte mit mehreren kleineren und miteinander koordinierten Kontrollstellen anzustreben. Es soll ein flächendeckender Kontrolldruck erzeugt bzw. vermittelt werden. Baden-Württemberg verfügt für die Kontrolle von Kradfahrern über das bundesweit einmalige Kompetenzteam Motorrad mit besonders ausgebildeten Spezialisten der Verkehrspolizei.	Erhöhter Kontrollruck.

Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer

Zuordnung	Nr.	Listung	Benennung der Maßnahme	Handlungsebenen Beteiligte Akteure	Aktueller Umsetzungsstand (Mai 2019)	Erzielte Wirkung der Maßnahme
	80	14.6	Anbringung Unterfahrschutz für Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer an Schutzplanen in auffälligen Bereichen	VM, RPen, UVBen	Umsetzung erfolgt durch die UVBen in eigener Zuständigkeit. Unter das Investitionsprogramm „Straßenausstattung“ fällt auch die Nachrüstung gefährlicher Kurvenbereiche mit einem Unterfahrschutz.	
	81	14.7	Austausch Richtungstafeln durch flexible Poller mit Richtungstafeln aus Kunststoff	UVBen	Eine Ausnahmegenehmigung wurde durch das VM erteilt, die den Einsatz der Tafeln erlaubt. Der Austausch der Richtungstafeln wird fortgeführt und sukzessive landesweit ausgeteilt.	
	82	14.8	Erstellung eines Sicherheitsprogramms für Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer und Identifikation auffälliger Streckenabschnitte.	VM	Die Ergebnisse der Sonderauswertung "Motorradfahrer" des Verkehrssicherheitscreenings bieten den nachgeordneten Behörden eine Entscheidungshilfe hinsichtlich der Umsetzung von Maßnahmen auf Strecken mit Unfallhäufigkeiten in Bezug auf MotorradfahrerInnen.	
	83	15.1	Unterstützung von Initiativen für Einführung eines LKW-Überholverbotes auf Autobahnen	VM	Die Anordnung der im Jahr 2014 mit den Regierungspräsidenten abgestimmten Ausdehnung der zeitlichen befristeten LKW-Überholverbote von 19 Uhr auf 21 Uhr auf den zweistreifigen Autobahn-Richtungsfahrbahnen der - A 6 zwischen dem Autobahnkreuz Mannheim und der bayerischen Landesgrenze, - A5 zwischen der hessischen Landesgrenze und dem Autobahnkreuz Walldorf - A 61 zwischen der rheinland-pfälzischen Landesgrenze und dem Autobahnkreuz Hockenheim erfolgte im Mai 2015.	
Gewerblicher Kraft- und Omnibusverkehr	84	15.2	Beibehaltung der intensivierten Gewinnabschöpfung beim gewerblichen Güterverkehr	Polizei	Baden-Württemberg ist bei der Vermögensabschöpfung im Zusammenhang mit Verkehrsordnungswidrigkeiten gut aufgestellt und erreicht regelmäßig hohen Verfallsummen.	
	85	15.3	Sensibilisierung der Bußgeldstellen für Gewinnabschöpfung	IM und KLV	Es werden regelmäßig Schulungen für Angehörige der kommunalen Bußgeldstellen durchgeführt.	
	86	15.4	Verbesserung der Ausstattung der Polizei mit moderner Kontrolltechnik	IM	Seit 2013 wurden verschiedene Technik-Refreshes vorgenommen. Zusätzlich wurden Schwestlastwagen neu beschafft. Für Abstandsmessungen wurde digitale Verkehrsüberwachungstechnik flächendeckend eingeführt. Derzeit wird die Einführung eines multifunktionalen Fahrzeugs für die Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs geprüft, das auch die Überwachung fahrfremder Tätigkeiten ermöglichen soll.	