Kleine Anfrage

des Abg. Hans Peter Stauch AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Inneres, Digitalisierung und Migration

Motorradunfälle in Baden-Württemberg

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie viele Unfälle mit Motorrädern gab es in den Jahren 2008 bis 2018 jeweils in Baden-Württemberg (bitte mit Aufschlüsselung nach Unfallursachen [z. B. Eigen-/Fremdverschulden, überhöhte Geschwindigkeit, Vorfahrt usw.] und Unfalltagen [an Werktagen, Wochenende und Feiertagen])?
2. Wie viele Tote bzw. Schwerverletzte waren im oben genannten Zeitraum jeweils zu beklagen (bitte Aufschlüsselung nach Eigen-/Fremdverschulden)?
3. Welche Maßnahmen – mit Kostenaufstellung – wurden zum Schutz von Motorradfahrern in den letzten zehn Jahren durchgeführt (z. B. Unterfahrschutz von Leitplanken, Griffigkeit von Fahrbahnmarkierungen usw.)?
4. Welche Auswirkungen zeigen diese Maßnahmen auf Unfallhäufigkeit und Verletzungen bzw. Todesfälle?
5. Sind weitere Maßnahmen zur Senkung des Unfallrisikos für Motorradfahrer geplant (z. B. Aufklärungskampagnen für alle Verkehrsteilnehmer wie früher „der siebte Sinn“ oder Sturzräume an Unfallschwerpunkten, Führerscheinauflagen usw.)?
6. Gibt es bezüglich der Unfälle signifikante Veränderungen durch die seit Januar 2013 eingeführte Führerschein-Neuregelung für Motorräder?
7. Wie bewertet die Landesregierung diese Veränderungen (falls vorhanden)?

04. 03. 2018

Stauch AfD

Eingegangen: 05. 03. 2019 / Ausgegeben: 08. 04. 2019

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

In den Medien tauchen immer wieder unterschiedlichste Statistiken und Auswertungen zu Motorradunfällen auf. Um die Sicherheit im Straßenverkehr und hier insbesondere der Zweiradfahrer zu erhöhen, sind nach Auffassung des Fragestellers jedoch neutrale Erhebungen über einen längeren Zeitraum, hier zehn Jahre, nötig. Auch soll eine Bewertung der neuen Führerschein-Regelung (2013) ermöglicht werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 28. März 2019 Nr. 3-0141.5/1/223 beantwortet das Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie viele Unfälle mit Motorrädern gab es in den Jahren 2008 bis 2018 jeweils in Baden-Württemberg (bitte mit Aufschlüsselung nach Unfallursachen [z. B. Eigen-/Fremdverschulden, überhöhte Geschwindigkeit, Vorfahrt usw.] und Unfalltagen [an Werktagen, Wochenende und Feiertagen])?

Zu 1.:

Da sich die Erfassungsmodalitäten in dem angefragten Zeitraum geändert haben, werden die Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Motorradfahrenden, zur Beantwortung dieser und nachfolgender Fragen, erst ab 2014 abgebildet.

Die Anzahl der Motorradunfälle¹ und Angaben zu den Hauptunfallverursachern lassen sich den nachfolgenden Tabellen entnehmen:

	2014	2015	2016	2017	2018
Motorradunfälle gesamt	5.313	5.407	5.074	5.239	5.573
Hauptunfall- verursacher: Motorrad	2.759	2.734	2.664	2.787	2.975
Hauptunfall- verursacher: Andere Verkehrs- teilnehmer	2.554	2.673	2.410	2.452	2.598

In den letzten fünf Jahren wurden etwas mehr als die Hälfte aller Motorradunfälle durch die Motorradfahrenden selbst verursacht.

¹ Der Begriff Motorrad umfasst im statistischen Sinne Krafträder über 125 ccm und Leichtkrafträder über 50 bis 125 ccm.
Kleinstunfälle, also Verkehrsunfälle, bei denen lediglich Sachschaden entstand und denen eine geringfügige Ordnungswidrigkeit zugrunde liegt, sind nicht enthalten.

Die Hauptunfallursachen bei Motorradunfällen lassen sich der nachfolgenden Tabelle entnehmen:

	2014	2015	2016	2017	2018
Geschwindigkeit	1.265	1.262	1.124	1.212	1.223
Abstand	374	367	349	370	390
Überholen	351	307	307	316	346
Vorfahrt	121	141	140	134	170
Verkehrstüchtigkeit	94	88	88	75	108
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	79	51	53	72	68

Die Wochentage, an denen sich die Motorradunfälle ereigneten, können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Eine getrennte Darstellung von Feiertagen ist statistisch nicht möglich.

	2014	2015	2016	2017	2018
Montag	599	680	666	682	682
Dienstag	613	689	583	671	719
Mittwoch	736	775	704	727	763
Donnerstag	786	812	794	774	730
Freitag	886	942	879	797	908
Samstag	800	718	749	744	864
Sonntag	893	791	699	844	907

2. Wie viele Tote bzw. Schwerverletzte waren im oben genannten Zeitraum jeweils zu beklagen (bitte Aufschlüsselung nach Eigen-/Fremdverschulden)?

Zu 2.:

Die Anzahl der getöteten bzw. schwerverletzten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer bei Motorradunfällen kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

	2014	2015	2016	2017	2018
Getötete insgesamt	104	106	80	105	103
Eigenverschulden	73	73	54	68	66
Fremdverschulden	31	33	26	37	37
Schwerverletzte insgesamt	1.683	1.706	1.500	1.570	1.654
Eigenverschulden	1.071	1.026	921	979	1.027
Fremdverschulden	612	680	579	591	627

3. Welche Maßnahmen – mit Kostenaufstellung – wurden zum Schutz von Motorradfahrern in den letzten zehn Jahren durchgeführt (z. B. Unterfahrschutz von Leitplanken, Griffigkeit von Fahrbahnmarkierungen usw.)?

Zu 3.:

Die Akzeptanz von Verkehrsregeln wie bspw. Geschwindigkeitsbeschränkungen ist dann am höchsten, wenn der Streckenverlauf und die Verkehrsregelung aufeinander abgestimmt sind. Der Verkehrsteilnehmende soll beim Befahren einer Straße sofort erkennen, was ihn im weiteren Verlauf der Fahrstrecke erwartet und mit welcher Geschwindigkeit gefahren werden kann. Die Beschilderung soll im Idealfall nur noch diesen Eindruck bestätigen. Verkehrseinrichtungen tragen zur Vermeidung von Unfällen bei, insbesondere durch die Ausstattung der Straße mit technisch hochwertiger, nachsichtbarer Markierung, Beschilderung und Wegweisung. Die fehlerverzeihende Straße ist so gestaltet, dass bei Fahrfehlern nach Möglichkeit keine ernsthaften Folgen im Falle eines Abkommens von der Straße zu befürchten sind.

Bei der Erhöhung der Sicherheit für Motorradfahrende liegt hier das Hauptaugenmerk auf der Entschärfung kritischer Kurvenbereiche, zum Beispiel durch die Nachrüstung von Schutzplanken mit einem Unterfahrschutz.

Das Verkehrsministerium hat in Zusammenarbeit mit einer baden-württembergischen Straßenausstattungsfirma Kurventafeln aus Kunststoff entwickelt, welche die bestehenden Tafeln aus Blech auf einem Stahlrohr ersetzen und dadurch die Verletzungsfolgen bei einem Aufprall verringern sollen. Die Kurventafeln wurden von 2014 bis 2017 im Pilotbetrieb getestet und optimiert. Im April 2018 hat sie Baden-Württemberg als erstes Bundesland für den Einsatz freigegeben.

Die Kostenaufstellung der zum Schutz der Motorradfahrenden getroffenen Maßnahmen über die vergangenen zehn Jahre stellt einen unverhältnismäßig hohen Aufwand dar. Diese werden darüber hinaus in der Regel nicht als Einzelmaßnahmen, sondern im Rahmen von Erhaltungsmaßnahmen umgesetzt. Seit dem Jahr 2018 stellt das Verkehrsministerium im Rahmen des Investitionsprogramms „Straßenausstattung“ den Straßenbaubehörden bis 2021 jährlich jedoch gezielt zusätzliche Mittel zur Verbesserung der Straßenausstattung im Zuge von Bundes- und Landesstraßen zur Verfügung. Darunter fallen auch die angesprochenen Maßnahmen zum Schutz der Motorradfahrenden. Die Mittel beliefen sich im Jahr 2018 auf acht Millionen Euro und werden 2019 auf voraussichtlich fünfzehn Millionen Euro erhöht.

4. Welche Auswirkungen zeigen diese Maßnahmen auf Unfallhäufigkeit und Verletzungen bzw. Todesfälle?

Zu 4.:

Die Schwere der Unfallfolgen kann durch die Absicherung von Hindernissen entlang der Straße mit Fahrzeugrückhaltesystemen, die Anbringung eines Unterfahrschutzes an Schutzplanken und Kurvenleittafeln aus Kunststoff deutlich reduziert werden.

Eine landesweite Untersuchung der obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern aus dem Jahr 2007 ist zu dem Ergebnis gekommen, dass das Risiko, beim Abkommen von der Fahrbahn auf Landstraßen tödlich zu verunglücken, für Motorradfahrende durch die Nachrüstung von vorhandenen Schutzplanken mit einem Unterfahrschutz um 75 Prozent und durch die Anbringung neuer Schutzplanken mit einem Unterfahrschutz um 89 Prozent reduziert werden kann.

5. Sind weitere Maßnahmen zur Senkung des Unfallrisikos für Motorradfahrer geplant (z. B. Aufklärungskampagnen für alle Verkehrsteilnehmer wie früher „der siebte Sinn“ oder Sturzräume an Unfallschwerpunkten, Führerscheinauflagen usw.)?

Zu 5.:

Im Verkehrssicherheitskonzept des Landes Baden-Württemberg gehören Motorradfahrerinnen und -fahrer zu den Zielgruppen einer intensivierten Verkehrssicherheitsarbeit. Neben straßenbaulichen Maßnahmen werden unter anderem Tempolimits, die Fortsetzung von Präventionsveranstaltungen und die Intensivierung der Verkehrsüberwachung als vorgesehene Maßnahmen aufgeführt.

Das Innenministerium hat vor Beginn der letztjährigen Motorradsaison die Fachkonzeption zur Bekämpfung der Motorradunfälle mit präventiven und repressiven Inhalten in Form eines 5-Punkte-Plans erarbeitet. Mit einer Überwachungsoffensive und Schwerpunktkontrollen wurden Geschwindigkeitsverstöße sanktioniert und ein Augenmerk auf technische Veränderungen der Motorräder gelegt, auch um die Lärmproblematik zu bekämpfen. Ergänzend wurden im Rahmen einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit bewusst Motorradfahrende im Alter von über 50 Jahren angesprochen, da diese überproportional an tödlichen Verkehrsunfällen beteiligt waren. Da die Konzeption noch nicht zum erwünschten Erfolg geführt hat, wird dieses Jahr erneut ein Schwerpunkt auf die Reduzierung von Motorradunfällen gelegt.

Knapp zwei Drittel aller tödlichen Motorradunfälle wurden durch die Motorradfahrenden selbst verursacht. Die Hauptunfallursache ist nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit. Das Verkehrsministerium will Motorradfahrende für ihre gefahrenen Geschwindigkeiten und die daraus resultierenden Risiken sensibilisieren. Daher wurde auf mehreren Motorradstrecken ein Modellversuch mit eigens entwickelten Motorradlärm-Displayanzeigen durchgeführt. Die Ergebnisse der Modellversuche zeigen, dass der Anteil besonders lauter Motorräder deutlich gesenkt werden konnte, auch im Mittel haben Geschwindigkeiten und Lärmpegel abgenommen. Das kommt der Verkehrssicherheit und dem Lärmschutz zugute. Interessierte Kommunen und Verkehrsbehörden haben die Möglichkeit, die zur Serienreife entwickelten Geräte in eigener Zuständigkeit zu erwerben und zu betreiben.

Des Weiteren entwickelte das Verkehrsministerium ein Verkehrssicherheitscreening. Dessen Ziel ist es, die Unfallschwerpunkte für einzelne Verkehrsgruppen zu erkennen und zu entschärfen. Das „Verkehrssicherheitscreening Baden-Württemberg“ ist beim eGovernment-Wettbewerb 2018 mit dem ersten Platz in der Kategorie: „Bestes Infrastrukturprojekt“ ausgezeichnet worden.

6. Gibt es bezüglich der Unfälle signifikante Veränderungen durch die seit Januar 2013 eingeführte Führerschein-Neuregelung für Motorräder?

7. Wie bewertet die Landesregierung diese Veränderungen (falls vorhanden)?

Zu 6. und 7.:

Signifikante Veränderungen sind bei den Motorradunfällen, die von Motorradfahrenden selbst verursacht wurden, nicht erkennbar.

Strobl

Minister für Inneres,
Digitalisierung und Migration