

## **Antrag**

**der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Rüttelstreifen zur Vermeidung von Falschfahrern**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. welche Erkenntnisse ihr über die Effekte der im Jahr 2017 an der Anschlussstelle Lorch-Ost sowie Schwäbisch Gmünd im Zuge der an der B 29 errichteten Rüttelstreifen zur Vermeidung von Falschfahrerinnen und Falschfahrern vorliegen;
2. ob neben den oben genannten Stellen an weiteren Auffahrten Rüttelstreifen eingerichtet wurden;
3. welche Instrumente zur Beurteilung der Präventionswirkungen von Rüttelstreifen genutzt wurden, wie beispielsweise Kameras, die Wendemanöver erkennen;
4. ob sie weitere Rüttelstreifen einrichten wird;
5. welche Informationen zu einer Empfehlung des Bundes an die Länder, Tests von Falschfahrerwarnsystemen an Straßen nicht weiterzuverfolgen, vorliegen;
6. welche Informationen dem Land über Projekte und Ergebnisse in anderen Bundesländern vorliegen, die Falschfahrten vermeiden sollen, insbesondere, ob auch dort Rüttelstreifen erforscht wurden.

23. 06. 2020

Haußmann, Keck, Brauer, Dr. Goll,  
Fischer, Dr. Schweickert FDP/DVP

## Begründung

Durch Falschfahrerinnen und Falschfahrer kommt es zu erheblichen Verkehrsfährdungen mit zum Teil dramatischen Folgen wie schweren Unfällen und Verkehrstoten. Rüttelstreifen können ein wirksames Instrument sein, die Auffahrt entgegen der Fahrtrichtung zu vermeiden.

## Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 20. Juli 2020 Nr. 2-3961.1/49 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

*1. welche Erkenntnisse ihr über die Effekte der im Jahr 2017 an der Anschlussstelle Lorch-Ost sowie Schwäbisch Gmünd im Zuge der an der B 29 errichteten Rüttelstreifen zur Vermeidung von Falschfahrerinnen und Falschfahrern vorliegen;*

Seit der Installation der sogenannten Rüttelstreifen und der zusätzlichen Beschilderung ist dem VM an diesen Anschlussstellen kein weiterer Beginn einer Falschfahrt bekannt. Auch dem zuständigen Landratsamt sind bislang weder positive noch negative Reaktionen aus der Bevölkerung über die Ausrüstung der Anschlussstellen mit Rüttelstreifen eingegangen.

*2. ob neben den oben genannten Stellen an weiteren Auffahrten Rüttelstreifen eingerichtet wurden;*

Nein, es wurden keine weiteren Anschlussstellen entsprechend eingerichtet.

*3. welche Instrumente zur Beurteilung der Präventionswirkungen von Rüttelstreifen genutzt wurden, wie beispielsweise Kameras, die Wendemanöver erkennen;*

Eine weitere Ausrüstung der Anschlussstellen beispielsweise mit einer Kamertechnik wurde nicht vorgesehen. Darüber hinaus zeigen die Ergebnisse der „Telematische Falschfahrerwarnsysteme auf dem Digitalen Testfeld Autobahn A 9“ der Bundesanstalt für Straßenwesen, dass eine Ausstattung einer Anschlussstelle mit verschiedener telematischer Systeme aus Gründen der schlechten Nutzen-Kosten-Aspekte nicht zweckmäßig ist.

*4. ob sie weitere Rüttelstreifen einrichten wird;*

Ein flächendeckender Einsatz ist aufgrund der Vorgaben des Bundes bis auf Weiteres nicht vorgesehen. Hintergrund ist die Sicherstellung eines bundesweiten Standards. Zudem ist aufgrund des bisher nur kurzen Beobachtungszeitraums noch keine Aussage möglich, ob diese zusätzliche Sicherheitseinrichtung an bestimmten besonderen Anschlussstellen einen positiven Effekt erzielen.

*5. welche Informationen zu einer Empfehlung des Bundes an die Länder, Tests von Falschfahrerwarnsystemen an Straßen nicht weiterzuverfolgen, vorliegen;*

Der Bund geht davon aus, dass eine Nutzung von kooperativen und vernetzten Systemen zur Erkennung von Falschfahrten auf der Basis von Fahrzeugsensoren sowie hinterlegten Kartendaten die zielführendste Art der Vermeidung von Falschfahrten darstellt. Zu diesem Ergebnis kam auch die Studie der „Telematische Falschfahrerwarnsysteme auf dem Digitalen Testfeld Autobahn A 9“ der

\*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Bundesanstalt für Straßenwesen. Das Fazit der Studie weiter: „Auch wenn aufgrund der prognostizierten Marktdurchdringung eine Komplettausstattung wahrscheinlich mehr als 10 Jahre erfordern wird und auch weiterhin ein geringer Teil von Fahrzeugen ohne Vernetzung unterwegs sein werden, ist von diesem Ansatz die größte Wirkung zu erwarten.“

Vgl. auch Antwort zu Frage 4.

*6. welche Informationen dem Land über Projekte und Ergebnisse in anderen Bundesländern vorliegen, die Falschfahrten vermeiden sollen, insbesondere, ob auch dort Rüttelstreifen erforscht wurden.*

Die auf der B 29 eingesetzten, speziell für die Vermeidung von Falschfahrten konzipierten Rüttelstreifen, sind, nach dem Kenntnisstand des VM, an keiner weiteren Anschlussstelle eingebaut worden. Bundesweit wurden jedoch auch weitere Maßnahmen im Bereich der Fahrbahnmarkierung wie beispielsweise eingefräste Verkehrszeichen oder 3D-Markierungen getestet. Aufgrund der schlechten Sichtbarkeit wurden die 3D-Markierungen schon nach einem kurzen Zeitraum wieder entfernt. Auch die auf den Boden eingefrästen Verkehrszeichen entfalten wegen der schlechteren Sichtbarkeit eine wesentlich geringere Wirkung als eine korrekt mit Schildern ausgestattete Anschlussstelle.

Die Gründe einer Falschfahrt sind sehr vielfältig. Eine hohe Zahl ist dem Bereich der Fahruntüchtigkeit (bedingt durch Alkohol, Drogen, Alter bis hin zu Suizidabsichten) zuzuordnen. Diese Fälle der Fahruntüchtigkeit lassen sich auch durch zusätzliche Maßnahmen kaum unterbinden.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor