

Antrag

der Abg. Dr. Albrecht Schütte u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Inneres, Digitalisierung und Migration

Entwicklung der Unfallzahlen auf der A 5/A 6 im Raum Waldorf/Sinsheim

Antrag

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

1. wie viele Unfälle es auf der A 5 zwischen den Anschlüssen Schwetzingen und Kronau (in beiden Richtungen) sowie auf der A 6 zwischen den Anschlüssen Heilbronn und Hockenheim (in beiden Richtungen) vom 1. Januar 2017 bis 31. März 2018 gegeben hat;
2. wie viele Todesopfer bei diesen Unfällen zu verzeichnen waren;
3. wie sich diese Unfallzahlen im Vergleich mit denjenigen der Jahre vor Januar 2017 darstellen;
4. was im Detail die Ursachen (z. B. Auffahren am Stau-Ende, Auffahren auf nicht vorschriftsmäßig parkierte Lkw) der Unfälle mit Todesfolgen waren;
5. wie sie den Anteil der Unfälle einschätzt, die durch einen oder mehrere Lkw bzw. deren Fahrer verursacht wurden;
6. inwiefern die aktuelle Baustellensituation zu der Erhöhung der Zahl schwerer Unfälle führt;
7. welche Maßnahmen sie plant, um eine Verbesserung zu erreichen;
8. ob sie der Meinung ist, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung alleine ausreicht;
9. ob sie es für technisch möglich hält, in den betroffenen Bereichen an mehreren Stellen oder flächendeckend den Abstand der Fahrzeuge, insbesondere aber der Lkw, zu überwachen;

Eingegangen: 06.04.2018/Ausgegeben: 09.05.2018

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

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeich-
net mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

10. ob sie es für realisierbar hält, in unregelmäßigen Abständen Verstöße gegen die Abstandsregelungen vor allem durch Lkw zu kontrollieren und unmittelbar zu ahnden;
11. ob sie es für rechtlich denkbar hält, bei massiven Verstößen insbesondere ausländische Lkw (vorübergehend) stillzulegen;
12. ob sie es für möglich hält, durch luftgestützte Überwachung sowohl Verstöße gegen Abstandsvorschriften wie auch gegen die Bildung einer Rettungsgasse unmittelbar zu ahnden bzw. was gegebenenfalls gegen solche Maßnahmen spricht.

05. 04. 2018

Dr. Schütte, Dörflinger, Hartmann-Müller,
Razavi, Rombach, Schuler CDU

Begründung

Sowohl in der Presse als auch nicht öffentlich, z. B. von Mitgliedern der Freiwilligen Feuerwehr, werden die zunehmenden gravierenden Unfälle, bei denen teilweise ganze Familien ausgelöscht werden, thematisiert. Mit dem Antrag soll erfragt werden, wie die Landesregierung plant, eine dauerhafte Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 2. Mai 2018 Nr. 3-3856.1/164 nimmt das Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. wie viele Unfälle es auf der A 5 zwischen den Anschlüssen Schwetzingen und Kronau (in beiden Richtungen) sowie auf der A 6 zwischen den Anschlüssen Heilbronn und Hockenheim (in beiden Richtungen) vom 1. Januar 2017 bis 31. März 2018 gegeben hat;*
- 2. wie viele Todesopfer bei diesen Unfällen zu verzeichnen waren;*
- 3. wie sich diese Unfallzahlen im Vergleich mit denjenigen der Jahre vor Januar 2017 darstellen;*
- 5. wie sie den Anteil der Unfälle einschätzt, die durch einen oder mehrere Lkw bzw. deren Fahrer verursacht wurden;*

Zu 1. bis 3. und 5.:

Die Unfalldaten können den nachfolgenden Tabellen entnommen werden. Die Kategorie „Lkw-Unfälle“ bildet hierbei die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Lkws ab.

A 5, zwischen den Anschlüssen Schwetzingen und Kronau (in beiden Richtungen)					
	2014 (Jan. – Dez.)	2015 (Jan. – Dez.)	2016 (Jan. – Dez.)	2017 (Jan. – Dez.)	2018 (Jan. – März)
Verkehrsunfälle gesamt	163	154	144	227	67
– davon Lkw-Unfälle	51	59	58	95	30
– davon Hauptverursacher: Lkw-Nutzer	36	38	38	59	12
– Anteil in Prozent	22,1	24,7	26,4	26,0	17,9
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	68	59	58	80	23
– davon Lkw-Unfälle	18	21	17	25	5
– davon Hauptverursacher: Lkw-Nutzer	10	16	13	19	4
– Anteil in Prozent	14,7	27,1	22,4	23,8	17,4
Verkehrsunfälle mit Sachschaden	95	95	86	147	44
– davon Lkw-Unfälle	33	38	41	70	25
– davon Hauptverursacher: Lkw-Nutzer	23	22	25	40	8
– Anteil in Prozent	24,2	23,2	29,1	27,2	18,2
Getötete	1	0	3	1	4
Schwerverletzte	17	13	21	20	8
Leichtverletzte	88	93	76	107	39

A 6, zwischen den Anschlüssen Heilbronn und Hockenheim (in beiden Richtungen)					
	2014 (Jan. – Dez.)	2015 (Jan. – Dez.)	2016 (Jan. – Dez.)	2017 (Jan. – Dez.)	2018 (Jan. – März)
Verkehrsunfälle gesamt	546	573	602	731	204
– davon Lkw-Unfälle	221	216	234	321	111
– davon Hauptverursacher: Lkw-Nutzer	127	121	120	180	75
– Anteil in Prozent	23,3	21,1	19,9	24,6	37,3
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	199	200	194	203	68
– davon Lkw-Unfälle	69	56	63	57	25
– davon Hauptverursacher: Lkw-Nutzer	45	32	45	42	19
– Anteil in Prozent	22,6	16,0	23,2	20,7	27,9
Verkehrsunfälle mit Sachschaden	347	373	408	528	136
– davon Lkw-Unfälle	152	160	171	264	86
– davon Hauptverursacher: Lkw-Nutzer	82	89	75	138	57
– Anteil in Prozent	23,6	23,9	18,4	26,1	41,9
Getötete	5	1	2	5	2
Schwerverletzte	62	70	37	45	18
Leichtverletzte	290	290	286	284	95

4. was im Detail die Ursachen (z. B. Auffahren am Stau-Ende, Auffahren auf nicht vorschriftsmäßig parkierte Lkw) der Unfälle mit Todesfolgen waren;

Zu 4.:

Es ereigneten sich vom 1. Januar 2017 bis 31. März 2018 insgesamt acht tödliche Verkehrsunfälle mit zwölf tödlich verletzten Verkehrsteilnehmern auf den genannten Streckenabschnitten. Bei sieben der acht Verkehrsunfälle war „nicht angepasste Geschwindigkeit“ die Hauptunfallursache. Bei zwei dieser Verkehrsunfälle wurde zudem ein „körperlicher oder geistiger Mangel“ bzw. ein „anderer Fehler beim Fahrzeugführer“ im Sinne einer Sekundärursache angenommen. Bei einem tödlichen Verkehrsunfall war ein „ungenügender Sicherheitsabstand“ unfallursächlich.

Das „Auffahren am Stau-Ende“ sowie das „Auffahren auf nicht vorschriftsmäßig parkierte Lkw“ sind keine Unfallursachen im Sinne der Unfallstatistik und damit statistisch nur begrenzt recherchierbar. Eine gesonderte Einzelauswertung ergab, dass sich fünf der tödlichen Verkehrsunfälle am Stau-Ende und drei dieser Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit einem unzulässig abgestellten oder parkenden Lkw ereigneten.

6. inwiefern die aktuelle Baustellensituation zu der Erhöhung der Zahl schwerer Unfälle führt;

Zu 6.:

Grundsätzlich stellen Verkehrsführungen in Baustellenbereichen auf der Bundesautobahn erhöhte Anforderungen an Aufmerksamkeit und Konzentration der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Die Einrichtung einer Baustelle kann deshalb Auswirkungen auf die Unfallbelastung einer Strecke haben. Auf Basis der statistischen Daten lässt sich jedoch nicht differenzieren, ob sich ein Verkehrsunfall lediglich räumlich innerhalb einer Baustelle oder aufgrund der konkreten Baustellensituation ereignet hat.

7. welche Maßnahmen sie plant, um eine Verbesserung zu erreichen;

8. ob sie der Meinung ist, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung alleine ausreicht;

Zu 7. und 8.:

Nach Auswertung der Unfallvorkommnisse ist Unfallursache in den meisten Fällen die Kombination von nicht angepasster Geschwindigkeit im Allgemeinen mit hohen Differenzgeschwindigkeiten zwischen Lkw und Pkw und dies wiederum in Verbindung mit zu geringem Sicherheitsabstand bei zahlreichen Sortier- und Fahrstreifenwechseln, mit teilweise verspäteter Reaktion, bspw. aufgrund von Ablenkung. Weiterhin wurde festgestellt, dass sich die Unfälle fast ausschließlich zu Tageszeiten bzw. zu Zeiten von starkem Verkehrsaufkommen ereigneten.

Im Rahmen der Tagung der Unfallkommission am 22. März 2018 wurden mit Vertretern zahlreicher Fachbereiche verschiedene Maßnahmen beschlossen, welche die Situation auf der BAB 5 südlich und auf der BAB 6 westlich des Autobahnkreuzes Walldorf entschärfen sollen. Erste Maßnahmen dieses Konzepts wurden bereits umgesetzt.

Durch eine Homogenisierung des Verkehrsflusses mit einem einheitlichen Geschwindigkeitsniveau von 80 km/h für alle Verkehrsarten in der verkehrsstarken Zeit von 6:00 Uhr bis 21:00 sowie durch eine Installation von Stauwarnanlagen sollen die oben beschriebenen Hauptunfallursachen gezielt angegangen und beseitigt werden. Eine darüber hinausgehende Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Lkw auf 60 km/h soll von der Entwicklung der künftigen Unfalllage abhängig gemacht werden. Die Einrichtung eines Überholverbots für Lkw wird aufgrund des Autobahnkreuzes Walldorf und damit zwangsweise einhergehender Fahrstreifenwechsel als nicht zielführend erachtet.

Ungeachtet dessen wird die Polizei ihre Verkehrsüberwachungsmaßnahmen in diesen Bereichen nochmals intensivieren und insbesondere Geschwindigkeits- und Abstandskontrollen sowie die Kontrolle fahrerfremder Tätigkeiten in Lkw durchführen.

9. ob sie es für technisch möglich hält, in den betroffenen Bereichen an mehreren Stellen oder flächendeckend den Abstand der Fahrzeuge, insbesondere aber der Lkw, zu überwachen;

Zu 9.:

Der Einsatz der technischen Verkehrsüberwachungsgeräte für Abstands- und Geschwindigkeitsmessungen ist an verschiedene Rahmenbedingungen bzw. Voraussetzungen gebunden (bspw. geeignete Brückenbauwerke, Markierungsmesslinien auf der Fahrbahn, Lichteinfluss), die nicht in allen Streckenabschnitten, vor allem aber in Baustellenbereichen nicht gegeben sind. Neben einer polizeilichen Überwachung durch Videofahrzeuge können Abstands- und Geschwindigkeitsmessungen auf der Bundesautobahn daher nur an einzelnen geeigneten Messstellen durchgeführt werden. Eine zahlenmäßige Erweiterung dieser Messstellen, insbesondere im Bereich des Autobahnkreuzes Walldorf, wurde geprüft und in Teilen bereits umgesetzt.

10. ob sie es für realisierbar hält, in unregelmäßigen Abständen Verstöße gegen die Abstandsregelungen vor allem durch Lkw zu kontrollieren und unmittelbar zu ahnden;

Zu 10.:

Eine unmittelbare Kontrolle festgestellter Verstöße vor Ort ist grundsätzlich möglich, wenn der betroffene Lkw-Nutzer an geeigneter Stelle angehalten werden kann. Aufgrund des bestehenden Parkdrucks auf Parkplätzen und Rastanlagen ist die Einrichtung entsprechender Kontrollstellen nur eingeschränkt möglich. Der Schaffung eines polizeilichen Kontrollraumes steht dabei häufig eine Beeinträchtigung der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gegenüber.

Die Ahndung von Verkehrsverstößen auf Bundesautobahnen ist in Baden-Württemberg der Zentralen Bußgeldstelle vorbehalten. Der Polizei obliegt es lediglich, bei Betroffenen mit Wohnsitz außerhalb des Bundesgebietes eine Sicherheitsleistung in Höhe des zu erwartenden Bußgeldes zu erheben.

11. ob sie es für rechtlich denkbar hält, bei massiven Verstößen insbesondere ausländische Lkw (vorübergehend) stillzulegen;

Zu 11.:

Verhaltensrechtliche Verkehrsverstöße können nach § 49 Straßenverkehrs-Ordnung in Verbindung mit § 24 Absatz 2 Straßenverkehrsgesetz durch die Festsetzung von Bußgeldern sanktioniert werden. Eine Beschlagnahmung oder Stilllegung von Fahrzeugen bei gravierenden Verkehrsverstößen ist gesetzlich nicht vorgesehen. Lediglich sicherheitsrelevante Manipulationen bzw. technische Mängel am Fahrzeug können zu einem Erlöschen der Betriebserlaubnis und in der Folge zu einer Stilllegung des Fahrzeugs führen. Darüber hinaus wäre eine Untersagung der Weiterfahrt bei gravierenden Missachtungen der Lenk- und Ruhezeiten im Sinne des Fahrpersonalrechts denkbar. Eine ausschließliche Fokussierung auf ausländische Lkw steht dem Gleichheitsgrundsatz des Art. 3 Grundgesetz entgegen. Bei sicherheitsrelevanten Fragestellungen ist die Herkunft des Fahrzeugs oder der Fahrzeugführerin bzw. des Fahrzeugführers nicht relevant.

12. ob sie es für möglich hält, durch luftgestützte Überwachung sowohl Verstöße gegen Abstandsvorschriften wie auch gegen die Bildung einer Rettungsgasse unmittelbar zu ahnden bzw. was gegebenenfalls gegen solche Maßnahmen spricht.

Zu 12.:

Gemäß obergerichtlicher Rechtsprechung müssen standardisierte Messverfahren, wie sie in der Verkehrsüberwachung eingesetzt werden, durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt zugelassen sein. Die Polizei verfügt über solche Messtechnik und setzt diese insbesondere bei der Abstands- und Geschwindigkeitsüberwachung auf Bundesautobahnen ein. Im gerichtlichen Verfahren gelten festgestellte Verstöße damit als beweis- und rechtssicher nachweisbar. Vergleichbare luftgestützte Überwachungssysteme sind derzeit nicht verfügbar.

Strobl

Minister für Inneres,
Digitalisierung und Migration