

## **Antrag**

**der Abg. Hermann Katzenstein und Gudula Achterberg u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Ein Jahr Verkehrssicherheitspakt Baden-Württemberg – eine erste Bilanz**

#### Antrag

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

1. welche Bedeutung die Landesregierung der Verkehrssicherheit beimisst und welche Rolle dabei dem Verkehrssicherheitspakt zukommt;
2. inwiefern seit Inkrafttreten des Verkehrssicherheitspakts bereits erste Erfolge für die Verkehrssicherheit erzielt werden konnten, allgemein und insbesondere für die besonders vulnerable Gruppe wie z. B. Schülerinnen und Schüler;
3. welchen konkreten Zeitrahmen sich die Landesregierung für die Umsetzung der im Verkehrssicherheitspakt unter den verschiedenen Eckpunkten genannten Maßnahmen gesteckt hat (bitte detailliert aufgelistet nach Eckpunkten und Einzelmaßnahmen);
4. inwiefern sich die unter den einzelnen Eckpunkten genannten Maßnahmen bereits in Umsetzung befinden und welche Ergebnisse dabei bisher erzielt werden konnten (bitte detailliert aufgelistet nach Eckpunkten und Einzelmaßnahmen);
5. welche unter den einzelnen Eckpunkten genannten Maßnahmen bisher noch nicht angegangen werden konnten und aus welchem Grund dies nicht geschehen ist (bitte detailliert aufgelistet nach Eckpunkten und Einzelmaßnahmen);
6. in welchem Turnus eine Wirkungskontrolle des Verkehrssicherheitspakts geplant ist und wann gegebenenfalls mit den Ergebnissen der ersten Evaluierung zu rechnen ist;

7. welche Erkenntnisse sie aus der aktuellen, am 11. Juli 2024 vorgestellten Studie „Unfallanalyse von getöteten Radfahrern auf Landesstraßen“ der UDV (Unfallforschung der Versicherer) für eine Weiterentwicklung des Verkehrssicherheitspakts zieht;
8. ob eine Fortschreibung des Verkehrssicherheitspakts vorgesehen ist und wenn ja, wann;
9. welche Zielsetzung die Landesregierung mit der ersten Verkehrssicherheitskonferenz in Pforzheim am 30. September und 1. Oktober 2024 verfolgt;
10. welche weiteren Potenziale durch Änderungen von Bundesgesetzen gehoben werden könnten, insbesondere durch allgemeine Tempolimits auf Autobahnen, Außerorts- und Innerortsstraßen.

23.7.2024

Katzenstein, Achterberg, Braun, Gericke, Hentschel,  
Hildenbrand, Joukov, Marwein, Nüssle GRÜNE

#### Begründung

Vor rund einem Jahr hat die Landesregierung den Verkehrssicherheitspakt für Baden-Württemberg verabschiedet und verfolgt damit das ehrgeizige Ziel, bis 2030 die Anzahl der Verkehrstoten um 60 Prozent zu senken und langfristig die Vision Zero – also einen Verkehr ohne Getötete und Schwerverletzte – zu erreichen.

Der Verkehrssicherheitspakt umfasst zehn Eckpunkte, welche mit knapp 50 konkreten Einzelmaßnahmen umgesetzt werden sollen. Eine zentrale Rolle spielt dabei die Förderung nachhaltiger, aktiver, selbstbestimmter und sicherer Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger im Land.

Der vorliegende Berichtsantrag soll eine erste Bilanz ziehen und beleuchten, welche Maßnahmen des Verkehrssicherheitspakts bisher angegangen werden konnten und wo es bereits erste Ergebnisse zu vermelden gibt.

In der Antwort zur Großen Anfrage der Fraktion GRÜNE im Landtag von Baden-Württemberg zur Verkehrssicherheit in Baden-Württemberg aus der vergangenen Legislatur (Drucksache 16/5910) wurden bereits elementare Kernpunkte für eine Steigerung der Sicherheit im Straßenverkehr aufgezeigt. Eine aktuelle Studie der UDV zeigt zudem, dass es für die Sicherheit von Radfahrenden nach wie vor großen Handlungsbedarf gibt. Daher soll außerdem geklärt werden, ob es Bereiche gibt, bei denen auf Landes- oder auf Bundesebene gegebenenfalls Bedarf zum Nachsteuern besteht.

### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 18. September 2024 Nr. VM4-0141.5-31/71/6 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen zum Antrag wie folgt Stellung:

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

#### *1. welche Bedeutung die Landesregierung der Verkehrssicherheit beimisst und welche Rolle dabei dem Verkehrssicherheitspakt zukommt;*

Die Landesregierung bekennt sich zum Ziel Vision Zero, einem Straßenverkehr ohne Getötete und Schwerverletzte. Die Anzahl der Verkehrstoten soll bis 2030 um 60 Prozent gegenüber 2010 reduziert werden. Aus diesen ambitionierten Zielen lässt sich die große Bedeutung der Verkehrssicherheit für die Landesregierung erkennen. Neben den rechtlichen Rahmenbedingungen, die im Verkehrsrecht in besonderem Maße durch Bundesrecht geprägt sind, macht die Landesregierung auch von eigenen Spielräumen und Kompetenzen Gebrauch. Dies betrifft beispielsweise die Möglichkeit, im Rahmen von ermessenslenkenden Erlassen den Verkehrs- und Bußgeldbehörden Spielräume und rechtliche Möglichkeiten im Sinne der Verkehrssicherheit aufzuzeigen.

Dem Verkehrssicherheitspakt kommt die Aufgabe zu, die Aktivitäten verschiedener Bereiche zu bündeln, die Zusammenarbeit unterschiedlicher Behörden weiter zu verbessern und Maßnahmen unterschiedlicher Verwaltungsbereiche für alle an der Verkehrssicherheitsarbeit beteiligten Stellen transparent zusammenzufassen.

#### *2. inwiefern seit Inkrafttreten des Verkehrssicherheitspakts bereits erste Erfolge für die Verkehrssicherheit erzielt werden konnten, allgemein und insbesondere für die besonders vulnerable Gruppe wie z. B. Schülerinnen und Schüler;*

Der Verkehrssicherheitspakt wurde am 27. Juni 2023 vom Kabinett beschlossen.

Viele der aufgeführten Maßnahmen befinden sich bereits in Umsetzung (vgl. Stellungnahme zu den Ziffern 3 und 4). Die Erfolge der Maßnahmenumsetzung lassen sich allerdings vielfach erst nach einem längeren Betrachtungszeitraum beurteilen. Infrastrukturelle Maßnahmen benötigen beispielsweise oft mehrere Jahre von der Initiierung und Planung bis zur baulichen Umsetzung. Zusätzlich enthält der Pakt Maßnahmen, bei denen ein statistischer Nachweis der Wirksamkeit über die Unfallstatistik schwer zu führen ist.

Mit Blick auf die Zielgruppe der Schülerinnen und Schüler konnte beispielsweise mit der Erstellung von Unterrichtsverlaufsplänen die schulpraktische Radfahrausbildung vereinheitlicht und optimiert werden. Die Standardisierung der schulpraktischen Radfahrausbildung wurde zum Schuljahresbeginn 2023/2024 landesweit eingeführt. Schülerinnen und Schüler der Klassenstufe vier an Grundschulen sowie der Klassenstufe fünf der Sonderpädagogischen Bildungs- und Beratungszentren mit Förderschwerpunkt Lernen werden somit bestmöglich und landesweit einheitlich zu einer eigenständigen sowie sicheren Teilnahme am Straßenverkehr befähigt.

---

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

3. *welchen konkreten Zeitrahmen sich die Landesregierung für die Umsetzung der im Verkehrssicherheitspakt unter den verschiedenen Eckpunkten genannten Maßnahmen gesteckt hat (bitte detailliert aufgelistet nach Eckpunkten und Einzelmaßnahmen);*
4. *inwiefern sich die unter den einzelnen Eckpunkten genannten Maßnahmen bereits in Umsetzung befinden und welche Ergebnisse dabei bisher erzielt werden konnten (bitte detailliert aufgelistet nach Eckpunkten und Einzelmaßnahmen);*

Zu den Ziffern 3 und 4 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die Steuerung der Maßnahmen erfolgt eigenverantwortlich durch die jeweils zuständigen Stellen. Im Verkehrssicherheitspakt wurde für die einzelnen Maßnahmen kein konkreter Zeitrahmen hinterlegt. So stellt beispielsweise die Fortbildung und der Austausch zwischen Behörden und anderen Stellen eine Daueraufgabe dar, die nicht zu einem bestimmten Zeitpunkt abgeschlossen ist. Teilweise sind die Prozesse auch von Entscheidungen des Haushaltsgesetzgebers abhängig, sodass Pläne unter einem entsprechenden Vorbehalt stehen. Im Folgenden sind zu den nach Eckpunkten sortierten Einzelmaßnahmen, die sich in Umsetzung befinden, Angaben zu den Ergebnissen zu finden. Die Titel der Einzelmaßnahmen werden teilweise verkürzt wiedergegeben.

<b>1. Stärkere Vernetzung der Verkehrssicherheitsarbeit des Landes</b>	
1a	Einrichtung eines fachlichen Arbeitskreises „Vision Zero“: Der interministerielle Arbeitskreis Vision Zero wurde im Herbst 2021 eingerichtet und tauscht sich quartalsweise aus.
1b	Organisation und Durchführung einer Verkehrssicherheitskonferenz: Die 1. Verkehrssicherheitskonferenz findet am 30.9./1.10.2024 statt.
1c	Förderung der Vernetzung und des Austauschs: Diese Maßnahme steht in engem Zusammenhang mit den Maßnahmen 1a, 1b und 9a bis c. Daher wird auf die dortigen Angaben verwiesen.
1d	<p>Intensivierung der Zusammenarbeit im Rahmen der Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR:</p> <p>Mehr als 200 Abonnierende erhalten vierteljährlich den Newsletter und werden so über Projekte informiert. Seit 2023 wird die Forumssitzung GIB ACHT IM VERKEHR durch die Partnerorganisationen im rollierenden System ausgerichtet und der ausrichtenden ein größeres Zeitfenster zur Organisationsvorstellung eingeräumt. Zur Intensivierung der Netzwerkarbeit stellen zudem alle Partnerorganisationen in der Forumssitzung ihre aktuellen und avisierten Präventionskampagnen ausführlich vor. Zur frühzeitigen Abstimmung, Koordinierung und Optimierung von Präventionskampagnen der GIB ACHT-Partnerallianz erfolgt durch die Koordinierungs- und Entwicklungsstelle Verkehrsunfallprävention (KEV) beim Landeskriminalamt Baden-Württemberg turnusmäßig im Herbst eines jeden Jahres eine Abfrage bei den GIB ACHT-Partnern. Die Erhebung startet erstmalig im Herbst 2024. Zur Verstetigung von gemeinsamen öffentlichkeitswirksamen Präventionsterminen sowie dem Start von gemeinsamen Präventionskampagnen finden seit 2023</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Aktionswoche der Verkehrssicherheit mit einer Zentralveranstaltung und mindestens sechs über das ganze Land verteilte Satellitenveranstaltungen,</li> <li>• der jeweils zur Aktionswoche flankierende Start einer landesweiten GIB ACHT-Präventionskampagne und</li> <li>• jährlich zu Schuljahresbeginn im Rahmen des Landesprogramms „MOVERS – aktiv zur Schule“ ein gemeinsamer Termin mit den Hausspitzen des Kultusministeriums, des Verkehrsministeriums und des Innenministeriums Baden-Württemberg zum Thema Schulwegsicherheit statt.</li> </ul> <p>Die Koordinierungs- und Entwicklungsstelle Verkehrsunfallprävention wird 2025 – im Anschluss an die dritte Aktionswoche der Verkehrssicherheit – das neue Konzept evaluieren und in diesem Kontext auch die Zielgruppenerreichung erheben.</p>

	Der Verkehrspräventionspreis Baden-Württemberg wird ab dem Jahr 2024 in einem zweijährigen Rhythmus im Rahmen der Verkehrssicherheitskonferenz Baden-Württemberg verliehen.
<b>2. Förderung der aktiven und sicheren Mobilität der sogenannten schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer</b>	
2a	<p>Stärkung der Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs, durch durchgängige richtlinienkonforme Infrastrukturnetze und die Entflechtung von Verkehrsarten:</p> <p>Der Radinfrastrukturausbau wird baulastträgerübergreifend für das 8.000 km lange RadNETZ BW vorangetrieben. Bis 2030 soll das RadNETZ vollständig im Zielstandard (entsprechend der Qualitätsstandards für das RadNETZ, denen das technische Regelwerk zugrunde liegt) ausgebaut sein. Aktuell wird im Rahmen des Projekts „Umsetzungsbeschleunigung für das RadNETZ BW“ das gesamte Netz überprüft und die Maßnahmenempfehlungen werden aktualisiert. Im Rahmen des Bedarfsplans für Radwege an Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg wird der Radwegeausbau außerorts vorangetrieben. Bis 2030 sollen 860 km neue Radwege entlang von Bundes- und Landesstraßen entstehen, weitere 1.200 km bis 2040. Das Förderprogramm für kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur nach dem LGVFG umfasst aktuell ca. 900 Maßnahmen mit einem Gesamtinvestitionsvolumen (Kommunen, Land und Bund) von ca. 950 Mio. Euro. Sicherheitsaudits, die Einhaltung der Richtlinien und der Nachweis einer Netzbedeutung sind Fördervoraussetzung.</p>
2b	<p>Verbesserung der Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Einmündungen sowie Erleichterung sicherer Straßenquerungen:</p> <p>Die Verbesserung der Sichtbeziehungen wurde von der im März durch das Land veröffentlichten Studie „Szenarien-Untersuchung Radverkehrssicherheit“ als ein zentraler Hebel für weniger Radverkehrsunfälle identifiziert (10 Prozent Vermeidungspotenzial in Bezug auf alle innerorts verunglückten Radfahrenden). Dieses Ziel wird über mehrere Maßnahmen adressiert. Wichtigstes Instrument bei Neubaumaßnahmen sind die verpflichtenden Sicherheitsaudits für nach LGVFG geförderte Maßnahmen. Sichtdreiecke werden auch in den verbindlichen Musterlösungen und Qualitätsstandards für das Rad-NETZ BW (zukünftig: Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsinfrastruktur in B-W, in Erarbeitung) dargestellt. Bei den vom Land angebotenen Qualitätserfassungen von Ortsmitten werden Sichthindernisse an Querungen des Fußverkehrs und fehlende Querungsmöglichkeiten identifiziert. Die Kommunen erhalten hier jeweils konkrete Verbesserungshinweise. Für Planung und Bau von Querungsmöglichkeiten wird auf die Förderung nach dem LGVFG hingewiesen. Die Anordnung von Fußgängerüberwegen wurde durch die diesjährige Novelle der StVO vereinfacht. Das Land möchte die Nutzung</p>

	<p>der neuen Gestaltungsspielräume in Baden-Württemberg unterstützen. Vgl. auch Maßnahme 4b Falschparker-Erlass.</p>
2c	<p>Stetige, passgenaue Schwerpunktsetzung in der Verkehrsüberwachung und der Verkehrsunfallprävention:</p> <p>Die Maßnahme ist bereits umgesetzt und wird als Dauermaßnahme fortlaufend durchgeführt. Die polizeilichen Verkehrsüberwachungs- und Verkehrsunfallpräventionsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Radverkehr stehen im Fokus der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit. Auf Basis der Verkehrsunfalllage und internen Erhebungen zu den durchgeführten Maßnahmen ist eine zielgerichtete Steuerung der polizeilichen Maßnahmen möglich. Flankierend zur Aktionswoche der Verkehrssicherheit 2023 sensibilisierte die Verkehrspräventionskampagne „RÜCKSICHT IST GAN(S) WICHTIG!“ alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer für mehr Rücksicht gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern. Im Bereich der polizeilichen Verkehrsunfallprävention wurde die Produktbeschreibung „Präventionsmaßnahme Fahrrad“ Ende 2023 erstellt und allen in der Prävention eingesetzten Polizeibeamtinnen und -beamten zur Verfügung gestellt. Seit Anfang 2024 werden die „Präventionsmaßnahmen Fahrrad“ im polizeilichen Meldewesen gesondert erhoben.</p>
2d	<p>Konsequente Umsetzung der Aktion „Sicherer Schulweg“ und des Landesprogramms „Aktiv zur Schule“:</p> <p>Seit dem Schuljahr 2008/2009 startet jährlich zu Schuljahresbeginn die gemeinsam von Kultus-, Verkehrs- und Innenministerium initiierte Aktion „Sicherer Schulweg“, so auch zum Schuljahresbeginn 2024/2025. Die Aktion ist seit 2022 Bestandteil des interministeriellen Landesprogramms „MOVERS – Aktiv zur Schule“. In Zusammenarbeit von Verkehrs-, Kultus- und Innenministerium soll die Verkehrssicherheit auf dem Schulweg verbessert, die selbstaktive Mobilität der Schülerinnen und Schüler gefördert und die Anzahl der Elterntaxis verringert werden. Das 2022 eingerichtete Landesprogramm bündelt mehrere Aktions- und Infrastrukturbauwerke zum schulischen Mobilitätsmanagement auf Landesebene. Das Verkehrsministerium hat die Federführung übernommen und beteiligt darüber hinaus das Innen- und das Kultusministerium. Geschulte MOVERS-Beraterinnen und -Berater unterstützen Schulen und Kommunen verstärkt auch bei der Erstellung von Schulwegplänen und der Sicherung von Schulwegen. Sichere und attraktive Schulwege sind auch darüber hinaus ein Schwerpunkt der Fuß- und Radverkehrsförderung des Landes.</p>
2e	<p>Ausbau der praktischen Radfahrausbildung durch Aufnahme einer fünften praktischen Unterrichtseinheit:</p>

	<p>Die Landesfachgruppe „Schulpraktische Radfahrausbildung“ (RFA) hat zur Standardisierung der RFA detaillierte Unterrichtsverlaufspläne für vier und fünf Unterrichtseinheiten erstellt. Seit dem Schuljahr 2023/2024 findet die schulpraktische Radfahrausbildung landesweit standardisiert statt. Beim Polizeipräsidium Ravensburg erfolgte eine Pilotierung der Unterrichtsverlaufspläne für fünf Einheiten. Die Aufstockung der schulpraktischen Radfahrausbildung von vier auf fünf Unterrichtseinheiten wird aktuell haushälterisch geprüft.</p>
2f	<p>Beschleunigte Schließung von Netzlücken inner- und außerorts: Die Maßnahme steht in engem Zusammenhang mit Maßnahme 2a, daher wird auf die dortigen Angaben verwiesen.</p>
2g	<p>Fortführung und Weiterentwicklung flächendeckender und zielgruppenspezifischer Bildungsangebote, Kampagnen und Trainings: Die Verkehrssicherheitskampagne Team Vision Zero wird 2025 fortgeführt. Eine Verlängerung der Kampagne ist von der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel abhängig. Sofern sich Bedarfe für weitere Angebote ergeben, kann deren Aufnahme bzw. Förderung geprüft werden. Ähnlich wie bei den Pedelec-Trainings, welche mittlerweile in Eigenregie von Verbänden durchgeführt werden, kann so auf auffällige Unfallzahlen reagiert werden. Den in der Prävention eingesetzten Polizeibeamtinnen und -beamten wurden Ende 2023 Produktbeschreibungen für die polizeilichen Präventionsangebote der Kriminal- und Verkehrsunfallprävention einschließlich Mustervorträgen zur Verfügung gestellt. Aktuell erstellt das Innenministerium gemeinsam mit dem Landeskriminalamt einen Produktkatalog, der für Externe eine aussagekräftige Übersicht über die angebotenen Präventionsprogramme der Polizei Baden-Württemberg geben wird. Im Kontext der Legalisierung von Cannabis soll ein neues Präventionsprodukt „Alkohol &amp; Drogen“ für die Zielgruppe der Klassenstufe neun und zehn erstellt werden.</p>
2h	<p>Konsequente Berücksichtigung der Verkehrssicherheit bei Umsetzung und Fortschreibung der RadSTRATEGIE und Erstellung einer Fußverkehrsstrategie: Derzeit wird ein Arbeitsprogramm 2025 bis 2030 zur RadSTRATEGIE erstellt. Sicherheit wird dabei eines von drei Handlungsfeldern der RadSTRATEGIE sein, die schwerpunktmäßig bearbeitet werden. Die Fußverkehrsstrategie sowie begleitende Umsetzungsregelungen befinden sich aktuell in Erstellung. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger ist ein Leitziel der Aktivitäten zur Fußverkehrsförderung.</p>



<b>3. Erhöhung der Motorradsicherheit bei gleichzeitiger Ausschöpfung der bestehenden Handlungsmöglichkeiten zur wirksamen Reduzierung von Motorradlärm</b>	
3a	<p>Fortführung des 5-Punkte Plans des Innenministeriums:</p> <p>Zur Umsetzung des 5-Punkte Plans wurde durch das Innenministerium im Jahr 2018 die „Fachkonzeption zur Bekämpfung von Motorradunfällen“ erstellt und der Entwicklung entsprechend angepasst sowie fortgeschrieben. Die regionalen Polizeipräsidien setzen die Fachkonzeption lagebildorientiert um und prüfen fortlaufend ihre Maßnahmen auf Basis der Vorjahresergebnisse sowie der Verkehrsunfallentwicklung im Bereich Motorrad. Die Fachkonzeption wird jährlich evaluiert.</p>
3b	<p>Intensivierung der Nachrüstung von Motorradunterfahrtschutzsystemen und flexiblen Kurvenleittafeln zur Reduzierung der Unfallschwere:</p> <p>Das Verkehrsministerium führte 2014 zunächst testweise aus Kunststoff gefertigte Richtungstafeln in Kurven zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Motorradfahrenden ein. In den Jahren 2014 bis 2017 wurden die dadurch gewonnenen Praxiserfahrungen genutzt und die Konstruktion der aus Kunststoff gefertigten Richtungstafeln in Kurven optimiert. Im Anschluss wurden diese für den dauerhaften Einsatz eingeführt. Auf die Initiative des Landes wurde unter Leitung der Bundesanstalt für Straßenwesen ein Arbeitskreis zur Erarbeitung einer technischen Liefer- und Prüfbedingung für diese Tafeln auf Kunststoff gegründet. Hierdurch soll erreicht werden, dass diese Richtungstafeln zukünftig in allen Bundesländern regulär eingesetzt werden können.</p> <p>Hindernisse an den Straßenrändern haben für gestürzte Motorradfahrende oft lebensgefährliche Folgen. Ein Hauptaugenmerk liegt daher auch auf der Nachrüstung von Schutzplanken mit einem so genannten Unterfahrtschutz. Um konsequent stark frequentierte Motorradstrecken auszurüsten stehen finanzielle Mittel aus den Investitionsprogrammen von Bund und Land bis 2026 zur Verfügung.</p>
3c	<p>Prüfung der rechtlichen Möglichkeiten von Geschwindigkeitsreduzierungen oder auch Streckensperrungen als Ultima Ratio auf ausgewiesenen Motorradstrecken zur Verbesserung der Verkehrssicherheit:</p> <p>Mangels Initiativen der Bundesregierung hat Baden-Württemberg ein eigenes Vorgehen auf Motorradstrecken entwickelt. Im Kontext der Lärmvermeidung wurde ein Leitfaden für verkehrsrechtliche Anordnungen an besonders stark von Motorradlärm betroffenen Streckenabschnitten erarbeitet und an drei Strecken bereits umgesetzt. Diese Anordnungen wurden bereits gerichtlich angefochten und hielten dieser Prüfung stand.</p>
3d	<p>Testung und ggf. Einführung innovativer Ansätze zur Steigerung der Motorradsicherheit wie z. B. neue Markierungslösungen:</p>

	<p>Ein erster Test mit Rüttelstreifen wurde auf dem kurvenreichen Streckenabschnitt der L197 zwischen Stetten am kalten Markt und Thiergarten im Donautal eingerichtet. Weitere Installationen solcher Rüttelstreifen sind vor Kurven mit unsteten Verläufen angedacht, an denen sich schon Motorradunfälle ereignet haben, die sich vermutlich auf eine nicht der Situation angepasste Geschwindigkeit zurückführen lassen.</p> <p>Mit der Umsetzung des „Schweigekilometers“ auf der B500 im Stadtkreis Baden-Baden wird ein neuer Ansatz an einer unfallträchtigen Stelle verfolgt: Durch die emotionale Ansprache der Motorradcommunity auf verunfallte Biker mit Hinweistafeln soll ein verändertes Fahrverhalten erzeugt werden.</p> <p>Im Weiteren werden die Ergebnisse des zu Testzwecken vom Bund neu eingeführten Verkehrszeichen VZ 343 betrachtet. Das Markierungszeichen wurde im Rahmen einer Teststrecke in Nordrhein-Westfalen in Kurvenverläufen appliziert.</p>
<p><b>4. Ausbau der lageorientierten Verkehrsüberwachung unter konsequenter Ausschöpfung rechtlicher Möglichkeiten in Verbindung mit der Erweiterung des Rechtsrahmens</b></p>	
4a	<p>Konsequente Verkehrsüberwachung und Fortführung der Ausstattung der Polizei mit modernster Verkehrsüberwachungstechnik sowie Beschaffung weiterer semistationärer Geschwindigkeitsmessanlagen: Zur zielgerichteten Schwerpunktsetzung der polizeilichen Verkehrsüberwachung wird der Verkehrsüberwachungserlass der Polizei Baden-Württemberg auf Grundlage einer detaillierten Analyse der Verkehrsunfallentwicklung jährlich fortgeschrieben. Die regionalen Polizeipräsidien richten ihre ergänzenden Verkehrssicherheitskonzepte an der regionalen Verkehrssicherheits-/Unfalllage sowie an landesweiten Schwerpunktsetzungen, unter Berücksichtigung von regionalen Problemstellungen aus. Das Innenministerium treibt aktuell die Beschaffung weiterer semistationärer Geschwindigkeitsmessanlagen voran. Zur Verfolgung von qualifizierten Verkehrsverstößen und Verstößen gegen die Bildung einer Rettungsgasse hat die Polizei Baden-Württemberg im Jahr 2022 flächendeckend Dashcam-Systeme eingeführt. Derzeit wird eine Erweiterung des Einsatzportfolios, beispielsweise für die Geschwindigkeitsüberwachung, geprüft. Zur frühzeitigen Erkennung neuer, geeigneter Verkehrsüberwachungstechnik betreibt die Polizei Baden-Württemberg eine ständige Marktsichtung und steht darüber hinaus im kontinuierlichen Austausch mit den übrigen Bundesländern.</p>
4b	<p>Konsequente Umsetzung des Falschparker-Erlasses und des Posing-Erlasses: Es erfolgt eine durchgehende Beratung der unteren Verwaltungsbehörden im Rahmen der Dienstbesprechungen (und darüber hinaus) zur Umsetzung (insb. zu rechtlichen Fragen) der beiden Erlasse sowie ein jährlicher</p>

	Erfahrungsaustausch mit den zuständigen Bußgeldbehörden. Der Falschparker- und Posing-Erlass waren darüber hinaus sowohl direkt als auch indirekt immer wieder Thema in verschiedenen Kampagnen des Landes.
4c	<p>Bedarfsgerechter Ausbau der Fahrradeinheiten der Polizei:</p> <p>Die regionalen Polizeipräsidien prüfen, unter anderem auf Basis des örtlichen Unfallgeschehens, den möglichen Einsatz beziehungsweise eine mögliche Einrichtung von regionalen Fahrradeinheiten. Hierdurch kann die Polizei Baden-Württemberg einen lageorientierten und flexiblen Einsatz von Fahrradeinheiten gewährleisten. Die „Innerdienstliche Anordnung des Innenministerium-Landespolizeipräsidiums über die Organisation des Polizeivollzugsdienstes des Landes Baden-Württemberg“ wurde um die optionale Einrichtung einer Verkehrsgruppe Fahrradstaffel als Organisationseinheit bei einem Verkehrsdienst oder einer Verkehrsdienst-Außenstelle eines regionalen Polizeipräsidiums ergänzt. Parallel hierzu hat das Innenministerium eine jährliche Erhebung zu Fahrradeinheiten bei den regionalen Polizeipräsidien eingeführt.</p>
4e	<p>Prüfung der Einführung einer digitalen Parkraumkontrolle:</p> <p>Im Entwurf des Landes-Mobilitätsgesetzes ist die digitale Parkraumkontrolle verankert. Für die Kommunen wurde die Möglichkeit geschaffen, Bewohnerparkausweise digital zu hinterlegen. Derzeit werden Pilotprojekte vorbereitet und ein Leitfaden zur kommunalen Umsetzung einer digitalen Parkraumkontrolle erstellt.</p>
<b>5. Verbesserung der Straßenausstattung</b>	
5a bis 5d	<p>Fortführung des Sonderprogramms der Straßenausstattung und Erhöhung um 5 Mio. Euro auf insgesamt 10 Mio. Euro;</p> <p>Regelmäßige Erneuerung von Fahrbahnmarkierungen sowie Ergänzung von Fahrbahnmarkierung für Radfahrende an Kreuzungen;</p> <p>Regelmäßige Überprüfung der Nachtsichtbarkeit von Verkehrsschildern und entsprechende Erneuerung;</p> <p>Beseitigung von Hindernissen im Straßenseitenraum bzw. Absicherung durch Fahrzeugrückhaltesysteme:</p> <p>Zur Verbesserung der Straßenausstattung wurde das Investitionsprogramm Straßenausstattung aufgelegt und seitdem kontinuierlich fortgeschrieben. Erstmals stehen hierfür ab dem Jahr 2023 10 Mio. Euro für das Investitionsprogramm Straßenausstattung für Landesstraßen und künftig 10 Mio. Euro für Bundesstraßen zur Verfügung. Somit werden gezielt Haushaltsmittel für die Erneuerung von u. a. Nachrüstung von Fahrzeugrückhaltesystemen und Unterfahrschutzsystemen, Fahrbahnmarkierungen und Beschilderungen bereitgestellt. Die Überwachung</p>

	erfolgt anhand einer jährlichen Abfrage über die verausgabten Haushaltsmittel des Investitionsprogrammes.
<b>6. Ausbau des Verkehrssicherheitscreenings und Optimierung des Datenmanagements</b>	
6a	Verstärkte Nutzung und Weiterentwicklung des Verkehrssicherheitscreenings: Die nächste Weiterentwicklung des Verkehrssicherheitscreenings (VSS) wird aktuell ministeriumsübergreifend zwischen Innenministerium und Verkehrsministerium abgestimmt. Dabei wird dem integrierten Ansatz hohe Bedeutung zugemessen, der die Inhalte sowohl aus Punkt 6a als auch 7a des Verkehrssicherheitspaktes berücksichtigt. Zudem werden Rückmeldungen aus der Praxis berücksichtigt. Es ist beabsichtigt, noch im Jahr 2024 die nächste Weiterentwicklung anzustoßen.
6b	Verbesserung der Datengrundlage, des Datenaustauschs sowie der Datenpflege, Aufbau eines landesweiten, digitalen Verkehrszeichenkatasters sowie Schulungen zur Unfalldatenerfassung bzw. -verarbeitung: Zur Verbesserung der Qualität in der Verkehrsunfallaufnahme wurde ein Expertenzirkel unter der Leitung des Innenministeriums eingerichtet, welcher in einem halbjährlichen Turnus tagt. Der auf Dauer angelegte Expertenzirkel für die Verkehrsunfallaufnahme erörtert auf Basis einer breit aufgestellten Expertise fortwährend relevante Handlungsfelder, leitet Verbesserungspotenziale sowie zukünftige Bedarfe ab und erarbeitet Maßnahmen zur Gewährleistung des hohen Qualitätsanspruchs an die Verkehrsunfallaufnahme.
6d	Verbessertes Unfalllagebild durch georeferenzierte Einbeziehung der Kleinstunfälle sowie verstärkte regionale Unfallauswertung: Durch die Einführung einer verbindlichen elektronischen Erfassung von Kleinstunfällen durch die Polizei Baden-Württemberg im Jahr 2021 stehen seither auch Unfalldaten hiervon für die örtliche Verkehrsunfalluntersuchung zur Verfügung. Hierdurch können gefahrenträchtige Bereiche schneller erkannt und entsprechende Maßnahmen getroffen werden. Ergänzend zur detaillierten Verkehrsunfallanalyse auf Landesebene erstellt das Innenministerium seit 2022 zusätzlich eine land- und stadtkreisscharfe Betrachtung der Verkehrsunfallentwicklung. Diese dient als Grundlage für das Erkennen regionaler Besonderheiten und die Erstellung maßgeschneiderter und ganzheitlicher Verkehrssicherheitskonzepte auf regionaler Ebene.
<b>7. Optimierung der behördlichen Zusammenarbeit auf örtlicher Ebene</b>	
7a	Nutzung des Verkehrssicherheitscreenings und weiterer digitaler Werkzeuge zur Optimierung der Verkehrsschau- und Unfallkommissionsarbeit: Es wird auf die Ausführungen zu Punkt 6a verwiesen.

<b>8. Bestmögliche Nutzung neuester Verkehrssicherheitstechniken</b>	
8a	<p>Vorantreiben von Modellprojekten des autonomen Fahrens als Chance für mehr Verkehrssicherheit auf Landes- bzw. Bundesebene:</p> <p>Die Förderung von Modellprojekten zum autonomen Fahren bietet eine wegweisende Chance zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Landes- und Bundesebene. Insbesondere Baden-Württemberg engagiert sich mit Projekten wie RABus und AMEISE, um diese Technologien in die Praxis zu überführen. Autonomes Fahren und kooperative intelligente Verkehrssysteme (C-ITS) können die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen, indem sie menschliche Fehler, die häufig die Hauptursache für Unfälle sind, minimieren. Durch den Einsatz von Sensoren, Kameras und intelligenten Algorithmen können autonome Fahrzeuge schneller und präziser auf die Verkehrssituation reagieren, potenzielle Kollisionen vermeiden und einen flüssigeren Verkehrsfluss ermöglichen. Das Projekt RABus beispielsweise konzentriert sich auf den autonomen Busverkehr in städtischen und ländlichen Gebieten, während AMEISE die Automatisierung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadtentwicklung untersucht. Beide Projekte tragen dazu bei, die Effizienz und Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen und langfristig eine neue Ära des sicheren und nachhaltigen Verkehrs einzuläuten. Es ist jedoch zu erwähnen, dass die positiven Effekte des autonomen Fahrens erst mit einem steigenden Automatisierungs- und Vernetzungsgrad unterhalb der Fahrzeuge bzw. Infrastruktur zum Tragen kommen.</p>
8b	<p>Anstoß für die Umsetzung der Beschlüsse zum Lkw-Notbremsassistentensystem in Fahrzeugen mit mehr als 3,5 Tonnen:</p> <p>Der Notbremsassistent ist ein wichtiges Element, um Fahrzeuge sicherer zu machen. Er kann Hindernisse im Prinzip in Echtzeit erkennen und den Bremsvorgang – nötigenfalls bis zum Stillstand – einleiten. Die Reaktionszeit des menschlichen Fahrzeugführers entfällt. Der Einbau solcher Notbremsassistentensysteme wird von der EU stufenweise verpflichtend für alle Neufahrzeuge vorgeschrieben. Bund und Land unterstützen und befördern diesen Prozess nachdrücklich. Dabei arbeiten Fahrzeughersteller stetig an der Verbesserung ihrer Systeme, um die Erkennungswahrscheinlichkeit von drohenden (Auffahr-)Unfällen weiter zu steigern.</p> <p>Ein Verbot des Abschaltens von Notbremsassistenten ab 30 km/h für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht wurde mit der letzten Novellierung der StVO eingeführt.</p>
8d	<p>Stärkung des Sicherheitsgefühls von Radfahrerinnen und Radfahrern durch die Erstellung eines Lagebildes zur Unterschreitung des Überholabstands von Radfahrenden:</p>

	Derzeit wird ein Lagebild auf Basis von Monitoringdaten und der Verkehrsunfallstatistik zur Stärkung des Sicherheitsgefühls von Radfahrerinnen und Radfahrern erstellt. Anschließend erfolgt die rechtliche Prüfung, welche Markierungen im Sinne der StVO und mit Blick auf die Verkehrssicherheit möglich sind.
<b>9. Ausweitung der gemeinsamen Fortbildungen und des Wissensaustauschs</b>	
9a	Regelmäßige gemeinsame Fortbildung der Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit: Unter Federführung des VM wird derzeit eine neue Grundlagenschulung für die Unfallkommissionsmitglieder erarbeitet, die ersten Fortbildungen sind im Herbst 2024 geplant.
9b	Wissensmanagement: Zusammenführen und Austausch von Informationen über die Themenfelder in der Verkehrssicherheitsarbeit: Das VM führt Online-Veranstaltungen zu aktuellen Themen der Verkehrswende durch. 2024 wurden bereits zur StVO-Reform sowie zu den Erlassen über Radschutzstreifen innerorts und außerorts Informationsveranstaltungen durchgeführt. Einrichtung einer Intranet-Plattform zur behördenübergreifenden Bereitstellung von Informationen im Themenfeld der Verkehrssicherheitsarbeit ist in Umsetzung. Aufgrund des engen Zusammenhangs wird auch auf die Ausführungen zu den Punkten 1c und 9a verwiesen.
9c	Einführung moderner Arbeitsweisen im Behördenaustausch ergänzend zur hierarchisch-strukturierten Arbeitsweise z. B. über Erfahrungsworkshops: Aufgrund des engen Zusammenhangs verweisen wir auf die Angaben zu den Ziffern 9a und 9b.
<b>10. Weitere Optimierungen der Unfallverhütung zur Erreichung der „Vision Zero“</b>	
10b	Prüfung und ggf. Umsetzung der durch den Arbeitskreis Verkehrssicherheit & Wildtiere zur Reduzierung von Wildunfällen zu erarbeitenden Maßnahmen: 2021 wurde der interministerielle Arbeitskreis „Verkehrssicherheit & Wildtiere“ eingerichtet und Wildunfälle mit Sachschäden im polizeiinternen EUSKA-System dokumentiert, um flächendeckende Wildunfalldaten für BW zu erhalten. Anschließend wurden zwei Modellregionen ausgewiesen, in denen pilothaft Maßnahmen zur Wildunfallprävention für ein Jahr erprobt werden, um somit weitere Erkenntnisse zu Grundsätzen für die Wildunfallprävention abzuleiten. Die Maßnahmen wurden umgesetzt und werden derzeit zur Auswertung beobachtet.
10c	Vorantreiben der bedarfsgerechten Erhöhung der Stellplatzkapazitäten für Lkw: Die als Grundlage für die Maßnahme 10c im Auftrag des VM durchgeführte Untersuchung zur Lkw-Parksituation an vom Schwerverkehr hoch belasteten Bundesstraßen in Baden-Württemberg wurde mit dem dafür zuständigen Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) abgestimmt. Als

	<p>Ergebnis hat das BMDV der Errichtung von WC-Anlagen an 5 Bundesstraßen-Streckenabschnitten grundsätzlich zugestimmt. Für diese Streckenabschnitte werden nun sukzessive Rastanlagen-Konzeptionen erarbeitet und mit dem BMDV als Grundlage für die weiteren Planungsschritte abgestimmt. Zudem wird auf Verlangen des Bundes die Prognose des künftigen Lkw-Parkstandbedarfs auf den näher zu betrachtenden Bundesstraßen-Streckenabschnitten als weitere Grundlage fortgeschrieben. Im Zuge der Entwurfsplanung für den Aus- und Neubau von Rastanlagen werden die fachlichen Bedarfe eng mit dem IM-LPP abgestimmt. Hinsichtlich des Gebührenmanagements bleibt wichtig, dass Lkw-Fahrende nicht durch Gebühren von Ruhepausen abgehalten werden dürfen.</p>
--	---

*5. welche unter den einzelnen Eckpunkten genannten Maßnahmen bisher noch nicht angegangen werden konnten und aus welchem Grund dies nicht geschehen ist (bitte detailliert aufgelistet nach Eckpunkten und Einzelmaßnahmen);*

Im Folgenden sind die nach Eckpunkten sortierten Einzelmaßnahmen, die sich in Vorbereitung befinden, mit Angabe zum aktuellen Stand aufgeführt. Aus Gründen der besseren Übersicht erfolgt die Darstellung tabellarisch. Die Titel der Einzelmaßnahmen werden teilweise verkürzt wiedergegeben.

2i	<p>Ausbau von verkehrsunfallpräventiven lokalen Verkehrssicherheitspartnerschaften:</p> <p>Der Aufbau von Verkehrssicherheitspartnerschaften auf lokaler/regionaler Ebene wird als wichtiger Handlungsansatz gesehen. Auf Grundlage einer Vor-Ort Analyse besonderer Handlungsbedarfe sollen typische Gefahrenpunkte systematisch und koordiniert abgebaut werden. Die Unterstützung des Landes ist abhängig von der Schaffung der personellen und finanziellen Voraussetzungen.</p>
4d	<p>Stärkung der personellen Ausstattung von Bußgeld- und Ordnungsbehörden, insbesondere zur Überwachung des ruhenden Verkehrs:</p> <p>Für die Maßnahme stehen derzeit keine Haushaltsmittel zur Verfügung.</p>
4f	<p>Vorantreiben der Erhöhung des Sanktionsniveaus für gefährliche Verkehrsverstöße sowie einer verfassungsgemäßen Halterhaftung und Halterkostenhaftung auf Bundesebene:</p> <p>Die Problematik wurde in verschiedenen Bund-Länder-Fachausschüssen wiederkehrend eingebracht. Da es sich hier im Wesentlichen um Bundesrecht handelt und dort in der Vergangenheit bereits behandelt wurde, erscheint eine Abkehr von der Fahrerhaftung aktuell unwahrscheinlich.</p>
4g	<p>Überprüfung der Kompetenzen des Gemeindevollzugsdienstes im Bereich des fließenden Verkehrs im niedrigen Geschwindigkeitsbereich: Es wird darauf hingewiesen, dass die Überarbeitung der Verordnung des Innenministeriums zur Durchführung des Polizeigesetzes entsprechend der Vereinbarung aus dem aktuellen Koalitionsvertrag für diese Legislaturperiode vorgesehen ist. In diesem Zusammenhang dürften auch die auf den Gemeindevollzugsdienst übertragenen polizeilichen Vollzugsaufgaben auf den Prüfstand zu stellen sein.</p>
4h	<p>Anstoß zur Prüfung der Möglichkeiten einer Überwachung des ruhenden Verkehrs auch in Tagesrandzeiten und an Wochenenden durch den Gemeindevollzugsdienst:</p> <p>Vor dem Hintergrund der offenen Fragen zu den Punkten 4d und 4g wird diese Maßnahme im Zusammenhang mit den genannten Maßnahmen 4d und 4g aufgegriffen. Sie wird von der Maßnahme 4e profitieren.</p>
6c	<p>Ausbau des schnittstellenbasierten Datentransfers, bspw. durch die Ertüchtigung der OWi21-Schnittstelle:</p> <p>Für die Umsetzung dieser Maßnahme bedarf es weiterer technischer und rechtlicher Prüfungen, da nicht alle Bußgeldbehörden in Baden-Württemberg auf denselben Dienstleister zugreifen.</p>
6e	<p>Verdichtung der Verkehrsdatenerfassung auf Bundes- und Landesstraßen:</p> <p>Die Verdichtung der Verkehrsdatenerfassung wurde aus Ressourcengründen vorerst zurückgestellt.</p>



6f	Anstoß für eine Novellierung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes (StVUnfStatG) auf Bundesebene: Aktivitäten zur Novellierung des StVUnfStatG wurden wegen mangelnder personeller Kapazitäten auch wegen der aktuellen Änderungen im Straßenverkehrsgesetz, der Straßenverkehrs-Ordnung und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung noch nicht umgesetzt.
7b	Vereinfachung und Stärkung der öffentlichen Hand zur Klärung von Bürgerfragen: Wegen anhaltender haushaltspolitischer Kritik an der Zusammenarbeit mit zivilgesellschaftlichen Organisationen erscheint diese Maßnahme aktuell nicht umsetzbar.
8c	Vorantreiben der Nachrüstung insbesondere der landeseigenen Lkws mit Abbiegeassistenzsystemen: Im Rahmen einer Bestandserhebung wurde die Zahl nachzurüstender Fahrzeuge abgefragt. Für weitere Aktivitäten stehen derzeit keine Haushaltsmittel zur Verfügung.
10a	Gefahrenorientierte Ausweitung des Überholverbots auf Landstraßen: Aktivitäten zur gefahrenorientierten Ausweitung von Überholverboten an Landstraßen wurden wegen mangelnder personeller Kapazitäten auch wegen der aktuellen Änderungen im Straßenverkehrsgesetz, der Straßenverkehrs-Ordnung und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung noch nicht umgesetzt.

6. in welchem Turnus eine Wirkungskontrolle des Verkehrssicherheitspakts geplant ist und wann gegebenenfalls mit den Ergebnissen der ersten Evaluierung zu rechnen ist;

Es besteht eine jährliche Berichtspflicht gegenüber dem Kabinett. Darüber hinaus werden die einzelnen Maßnahmen der Steckbriefe fortlaufend geprüft, aktualisiert und weiterentwickelt.

7. welche Erkenntnisse sie aus der aktuellen, am 11. Juli 2024 vorgestellten Studie „Unfallanalyse von getöteten Radfahrern auf Landesstraßen“ der UDV (Unfallforschung der Versicherer) für eine Weiterentwicklung des Verkehrssicherheitspakts zieht;

Die genannte Studie befasst sich mit tödlichen Verkehrsunfällen von Radfahrenden außerorts. Sie umfasst damit ein für das Erreichen der Vision Zero relevantes Feld. In der Szenarien-Untersuchung Radverkehrssicherheit hat die Landesregierung ein ähnliches Themenfeld beleuchtet. Die Aussagen beider Studien bestärken die Landesregierung darin, den Ausbau sicherer Radwege außerorts voranzutreiben und darüber hinaus Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit außerorts zu ergreifen.

*8. ob eine Fortschreibung des Verkehrssicherheitspakts vorgesehen ist und wenn ja, wann;*

Für eine Fortschreibung besteht derzeit kein Anlass.

*9. welche Zielsetzung die Landesregierung mit der ersten Verkehrssicherheitskonferenz in Pforzheim am 30. September und 1. Oktober 2024 verfolgt;*

Der Verkehrssicherheitspakt sieht in zweijährigem Turnus die Durchführung einer Verkehrssicherheitskonferenz zur Förderung des fachlichen Austauschs aller an der Verkehrssicherheitsarbeit im Land beteiligten Behörden und Stellen vor. Mit der Konferenz sollen unter Einbeziehung aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse die Vernetzung in der Verkehrssicherheitsarbeit gestärkt, und aktuelle Impulse gesetzt werden. Dies geschieht, indem aus dem breit gefächerten Spektrum der Verkehrssicherheitsarbeit verschiedene Blickpunkte ausgewählt und vorgestellt werden. Durch die Mischung verschiedener Themen aus Bereichen wie Bau, Recht aber auch Kommunikation soll ein möglichst breiter Kreis an Teilnehmenden angesprochen werden.

*10. welche weiteren Potenziale durch Änderungen von Bundesgesetzen gehoben werden könnten, insbesondere durch allgemeine Tempolimits auf Autobahnen, Außerorts- und Innerortsstraßen.*

Generell gilt, dass sich durch niedrigere Geschwindigkeiten kürzere Anhaltewege und meist auch geringere Unfallfolgen ergeben. Beides wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus und lässt sich auf alle oben genannten Straßentypen übertragen.

Die Szenario-Untersuchung Radverkehr zeigt beispielsweise das hohe Potenzial zur Vermeidung insbesondere tödlicher Unfälle mit Radfahrerbeteiligung außerorts durch niedrigere Geschwindigkeiten auf.

Nach anderen Studien (Unfallursache Geschwindigkeit, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., erschienen im November 2022) könnten bei Einführung und Durchsetzung eines Tempolimits von 80 km/h auf Landstraßen außerorts bis zu etwa 40 Prozent der getöteten Personen vermieden werden. Eine flächendeckende Einführung und Durchsetzung von Tempo 30 innerorts könnte jeden sechsten Unfall mit Getöteten vermeiden.

Hermann  
Minister für Verkehr