

Antrag

des Abg. Tim Bückner u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Sicherheit im motorisierten Zweiradverkehr

Antrag

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

1. wie sich die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung mindestens eines motorisierten Zweirads in den vergangenen fünf Jahren entwickelt hat;
2. wie viele dieser Unfälle ohne Fremdeinwirkung erfolgt sind und wie viele unter Beteiligung mindestens eines weiteren Verkehrsteilnehmers;
3. wie viele Leichtverletzte, Schwerverletzte und tödlich verletzte Zweiradfahrer hierbei jährlich zu verzeichnen waren;
4. welche Maßnahmen sie ergreift, um bekannte Unfallschwerpunkte auf Landesstraßen zu entschärfen;
5. wie sie die Wirkung von Unterfahrschutz an Leitplanken auf die Verkehrssicherheit der Zweiradfahrer bewertet;
6. nach welchen Kriterien Leitplanken mit Unterfahrschutz nachgerüstet oder von Beginn an ausgestattet werden;
7. welche Mehrkosten mit der Installation von Unterfahrschutz verbunden sind;
8. inwiefern sie bezüglich des Feldversuchs mit ellipsenförmigen Fahrbahnmarkierungen in gefährträchtigen Kurven im Austausch mit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen steht, zumindest unter Darstellung der daraus gewonnenen wesentlichen Erkenntnisse die Situation in den anderen Bundesländern betreffend;

9. ob sie plant, einen gleichartigen Feldversuch auch in Baden-Württemberg durchzuführen;
10. ob sie Forderungen gegenüber der EU, das automatische Notrufsystem eCall, sowie Assistenzsysteme wie das Kurven-Antiblockiersystem verpflichtend einzuführen, unterstützt.

7.7.2026

Bückner, Herzog, Rathgeb, Dr. Thorsten Schwarz, Stetter, Wolf CDU

Begründung

Die Anzahl der in Deutschland verunfallten, verletzten und getöteten Motorradfahrer befindet sich auf einem anhaltend hohen Niveau. Der Antrag soll die Entwicklung der Zahlen in Baden-Württemberg abfragen und Informationen über mögliche Sicherheitsverbesserungen in der Straßeninfrastruktur und der Fahrzeugausstattung thematisieren.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 31. Juli 2026 Nr. VM4-0141.5-42/2/2 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Europa zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. wie sich die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung mindestens eines motorisierten Zweirads in den vergangenen fünf Jahren entwickelt hat;*
- 2. wie viele dieser Unfälle ohne Fremdeinwirkung erfolgt sind und wie viele unter Beteiligung mindestens eines weiteren Verkehrsteilnehmers;*
- 3. wie viele Leichtverletzte, Schwerverletzte und tödlich verletzte Zweiradfahrer hierbei jährlich zu verzeichnen waren;*

Zu den Ziffern 1 bis 3 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Im Sinne der weiteren Fragestellungen und der Begründung des Antrags sind in der nachfolgenden Tabelle alle Verkehrsunfälle¹ unter Beteiligung von Motorrädern² der vergangenen fünf Jahre in Baden-Württemberg aufgeführt. Die Anzahl der dabei alleinbeteiligt verunfallten Motorradnutzerinnen und -nutzer bzw. der Motorradunfälle mit weiteren Beteiligten sowie die Anzahl der verunglückten Motorradnutzerinnen und -nutzer kann ebenfalls der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Verkehrsunfälle¹ unter Beteiligung eines Motorrads²

	2021	2022	2023	2024	2025
Verkehrsunfälle Motorrad gesamt	4.173	4.749	4.647	4.697	4.551
→ Motorrad alleinbeteiligt	1.371	1.497	1.475	1.583	1.540
→ mehrere Beteiligte	2.802	3.252	3.172	3.114	3.011
davon mit Personenschaden	3.412	3.834	3.747	3.800	3.700
→ Motorrad alleinbeteiligt	1.269	1.392	1.388	1.500	1.459
→ mehrere Beteiligte	2.143	2.442	2.359	2.300	2.241
davon mit Sachschaden	761	915	900	897	851
→ Motorrad alleinbeteiligt	102	105	87	83	81
→ mehrere Beteiligte	659	810	813	814	770
Leichtverletzte Motorradnutzende	2.352	2.682	2.799	2.836	2.817
Schwerverletzte Motorradnutzende	1.157	1.249	1.034	1.066	963
Getötete Motorradnutzende	71	66	73	64	71

¹ Kleinstunfälle nicht enthalten. Kleinstunfälle sind Verkehrsunfälle, bei denen keine bedeutende Ordnungswidrigkeit oder Straftat zu Grunde liegt und keine Person verletzt wurde.

² Leichtkrafträder bis max. 125 ccm und Krafträder über 125 ccm Hubraum.

4. welche Maßnahmen sie ergreift, um bekannte Unfallschwerpunkte auf Landesstraßen zu entschärfen;

Zentral für die Beseitigung von Unfallhäufungen sind Unfallkommissionen. Sie sind gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) einzurichten, wenn sich im Straßennetz Unfallhäufungen zeigen. In Baden-Württemberg werden Unfallhäufungsstellen nach dem standardisierten Verfahren der örtlichen Unfalluntersuchung behandelt. Sie identifizieren Unfallhäufungen nach den Kriterien des Merkblatts zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko), analysieren die Unfallursachen und beschließen geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dieses Verfahren wird auf Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen sowohl innerorts als auch außerorts angewendet.

Die Unfallkommissionen setzen sich interdisziplinär aus Vertreterinnen und Vertretern der Straßenverkehrsbehörden, der Straßenbauverwaltung sowie der Polizei zusammen. Zur Sicherung der hohen Qualität der Unfallkommissionsarbeit bieten das VM und das IM eine eigens hierzu entwickelte Fortbildung nach der Methode des Blended Learning an, mit der jährlich rund 100 Unfallkommissionsmitglieder qualifiziert werden.

Mit den Erkenntnissen aus der Unfallkommissionsarbeit und den Hinweisen des „Merkmals zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur für Motorradfahrende“ (MVMot) können gezielt Maßnahmen zur Verbesserung deren Verkehrssicherheit, wie u. a. durch die Anpassung von Kurvenradien, Entfernung von Hindernissen im Seitenraum und die Erneuerung von Fahrbahnbelägen sowie die Verbesserung der Straßenausstattung (z. B. Fahrzeugrückhaltesysteme mit Unterfahrschutz) ergriffen werden. Hierzu wurde für Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg das Investitionsprogramm Straßenausstattung eingerichtet, welches entsprechende Sondermittel bereitstellt. Diese Sondermittel können von den unteren Verwaltungsbehörden bei den jeweiligen Regierungspräsidien für Maßnahmen an der Straßenausstattung abgerufen werden.

Über die Arbeit in den Unfallkommissionen hinaus setzt das Land auch auf präventive Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Landstraßen inkl. den Motorradfahrenden. Hierzu sind beispielsweise im Verkehrssicherheitspakt der Landesregierung Maßnahmen enthalten. Des Weiteren hat auf Initiative des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg die Verkehrsministerkonferenz eine Bund-Länder-AG eingesetzt, die Maßnahmenvorschläge entwickelt hat, die besonders dazu geeignet sind, die Verkehrssicherheit auf Landstraßen deutlich zu erhöhen. Seit Vorliegen des Abschlussberichts im Februar 2026 wird nun die Umsetzung dieser Maßnahmen forciert.

Darüber hinaus setzt die Polizei Baden-Württemberg zur Bekämpfung von Unfallschwerpunkten auf ein breites Maßnahmenpaket aus Verkehrspräventions- und Verkehrsüberwachungsmaßnahmen, die individuell an die örtlichen Bedingungen angepasst werden.

Mit Blick auf die Zielgruppe der Motorradnutzenden hat das Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Europa bereits im Jahr 2018 einen „5-Punkte-Plan“ mit folgenden Punkten verabschiedet.

1. Verkehrsüberwachung – Raser und Lärm stoppen
2. Gefahrenbewusstsein schaffen
3. Gutes Equipment – Motorrad und Ausrüstung checken
4. Offensive Öffentlichkeitsarbeit – Verkehrsteilnehmer erreichen und
5. Sicherer Verkehrsraum – Gefahrenträchtige Strecken entschärfen

Insbesondere in Bezug auf den letzten Punkt stehen die regionalen Polizeipräsidien in ständigem Dialog mit den zuständigen Kommunen. Neben der engen Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulastträgern in den Unfallkommissionen werden unfallträchtige Streckenabschnitte begutachtet und passgenaue Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt. Ein weiterer Schwerpunkt wird mit der „Fachkonzeption zur Bekämpfung von Motorradunfällen“ gelegt, welche ebenfalls seit dem Jahr 2018 Bestand hat. Im Rahmen der zielgerichteten Verkehrsüberwachung stehen dabei neben Maßnahmen zur Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch mögliche technische Veränderungen an Motorrädern im Fokus. Um auf aktuelle Entwicklungen sachgerecht reagieren zu können, wird die Fachkonzeption fortlaufend auf Anpassungsbedarfe hin geprüft.

5. wie sie die Wirkung von Unterfahrschutz an Leitplanken auf die Verkehrssicherheit der Zweiradfahrer bewertet;

Das Land Baden-Württemberg bewertet die Wirkung von Unterfahrschutzsystemen an Fahrzeugrückhaltesystemen (FRS) auf die Verkehrssicherheit von Zweiradfahrern als sehr hoch. Die hohe Wirksamkeit wurde aktuell durch die Maßnahmenempfehlung der Bund-Länder AG Verkehrssicherheit nochmals bestätigt. Unterfahrschutzsysteme sind speziell entwickelte Konstruktionen, die unter den FRS angebracht werden, um zu verhindern, dass Zweiradfahrer bei einem Unfall unter das FRS geraten. Dies ist besonders wichtig, da Kollisionen mit den Pfosten des FRS oft zu sehr schweren Verletzungen oder sogar tödlichen Unfällen führen können. Durch die Installation von Unterfahrschutzsystemen kann das Verletzungsrisiko und die Verletzungsschwere für Motorradfahrer erheblich reduziert werden. Daher sind diese Systeme ein wichtiger Bestandteil der Maßnahmen, die das Land ergreift, um die Sicherheit von Motorradfahrenden auf den Straßen zu erhöhen.

6. nach welchen Kriterien Leitplanken mit Unterfahrschutz nachgerüstet oder von Beginn an ausgestattet werden;

Ein wichtiger Aspekt bei der Entscheidung über die Nachrüstung oder Ausstattung von Fahrzeugrückhaltesystemen mit Unterfahrschutzsystemen ist die Identifikation sogenannter Motorradstrecken. Diese Strecken sind durch einen höheren Anteil von Motorradfahrern gekennzeichnet und erfordern daher besondere Aufmerksamkeit in Bezug auf die Verkehrssicherheit.

Die Entscheidung, Fahrzeugrückhaltesysteme mit Unterfahrschutzsystemen nachzurüsten oder von Beginn an auszustatten, basiert auf einer Kombination von Kriterien, die die Verkehrssicherheit, die Straßenverhältnisse und die technischen Anforderungen berücksichtigen. Ob Unterfahrschutzsysteme an FRS montiert werden sollen, entscheidet die Straßenbaubehörde zum einen proaktiv aufgrund der Streckencharakteristik und den Ergebnissen der Verkehrssicherheitsarbeit (z. B.

Verkehrsschauen) sowie auch reaktiv aufgrund Empfehlungen der örtlichen Unfallkommissionen.

Durch die Kombination dieser Kriterien können die zuständigen Straßenbaubehörden des Landes gezielt Fahrzeugrückhaltesysteme mit Unterfahrschutzsystemen ausstatten oder nachrüsten, um die Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken zu erhöhen.

7. welche Mehrkosten mit der Installation von Unterfahrschutz verbunden sind;

Die Installation von Unterfahrschutzsystemen an FRS kann mit verschiedenen Mehrkosten verbunden sein. Diese Kosten können je nach Art und Umfang der Installation, den verwendeten Materialien, und den spezifischen Anforderungen der Straße oder des Standorts variieren. Neben den Material- und Installationskosten sind auch noch die Kosten für die Absicherung der Baustelle, die je nach Örtlichkeit unterschiedlich hoch ausfallen können sowie für erhöhte Aufwendungen im Sommer- und Winterdienst zu berücksichtigen.

Die Kostenbestandteile für die Lieferung und Montage von Unterfahrschutzsystemen belaufen sich auf rund 30 bis 40 Euro je laufenden Meter. Zusätzliche Kosten für die Baustelleneinrichtung und die Absicherung der Arbeitsstelle sind hierbei nicht berücksichtigt.

8. inwiefern sie bezüglich des Feldversuchs mit ellipsenförmigen Fahrbahnmarkierungen in gefahrträchtigen Kurven im Austausch mit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen steht, zumindest unter Darstellung der daraus gewonnenen wesentlichen Erkenntnisse die Situation in den anderen Bundesländern betreffend;

9. ob sie plant, einen gleichartigen Feldversuch auch in Baden-Württemberg durchzuführen;

Zu den Ziffern 8 und 9 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Das Land steht bezüglich der versuchsweisen Erprobung der ellipsenförmigen Fahrbahnmarkierungen in engem Kontakt mit dem zuständigen Fachressort des Landes Nordrhein-Westfalen. Erste Zwischenergebnisse zeigen eine positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit von Motorradfahrenden. Weitere Versuchsstrecken in Österreich und in der Schweiz bestätigen dies bislang.

Das Land verfolgt diese Entwicklungen aufmerksam und misst dieser Fahrbahnmarkierung als einem weiteren wichtigen Baustein zur Erhöhung der Motorrad-sicherheit ein großes Potenzial bei. Die versuchsweise Erprobung dieser Markierung ist derzeit jedoch in Deutschland ausschließlich auf die Versuchsstrecke in Nordrhein-Westfalen beschränkt. Sobald sich Möglichkeiten einer Erprobung dieser Fahrbahnmarkierung über Nordrhein-Westfalen hinaus ergeben, wird das Land deren Anwendung in Baden-Württemberg ebenfalls erproben.

10. ob sie Forderungen gegenüber der EU, das automatische Notrufsystem eCall, sowie Assistenzsysteme wie das Kurven-Antiblockiersystem verpflichtend einzuführen, unterstützt.

Aus fachlicher Sicht ist der Einsatz von Systemen, die geeignet sind, die Verkehrssicherheit zu erhöhen grundsätzlich zu befürworten. Beim automatischen Notrufsystem eCall sollte gerade im Hinblick auf Krafträder bei der weiteren Ausgestaltung von Vorgaben darauf geachtet werden, dass es zu keiner vermehrten Anzahl an Fehlalarmen durch das bloße Umkippen von Krafträdern im Stand wegen unsachgemäßer Bedienung kommt.

Razavi

Ministerin für Verkehr