

Bayerisches Staatsministerium
des Innern



Rede des Bayerischen Staatsministers des Innern,
Joachim Herrmann,

anlässlich der zweiten Bayerischen Verkehrssicherheitskonferenz

am 15. April 2013 in Ingolstadt

Es gilt das gesprochene Wort!

Anrede!

Einleitende
Worte

Folie 1

Ich heiÙe Sie sehr herzlich zur zweiten **Bayerischen Verkehrssicherheitskonferenz** willkommen. Es freut mich sehr, dass Sie meiner Einladung in das **Audi-Forum** in Ingolstadt so zahlreich gefolgt sind.

Mit der 1. Konferenz haben wir den Auftakt zu einer umfassenden Verkehrssicherheitsstrategie gegeben und wichtige **Impulse** gesetzt: Verkehrssicherheit ist als wichtiges Thema in den Blickpunkt der Medien, der Öffentlichkeit und der Politik gerückt. Umso mehr hat mich Ihr Angebot, sehr geehrter Herr **Oberbürgermeister Dr. Lehmann**, gefreut, die zweite Konferenz bei der **AUDI AG in Ingolstadt** durchzuführen.

Beteiligung
aller Akteure

Denn die **Einbindung aller Beteiligten**, und dazu gehören insbesondere auch die **Fahrzeugindustrie** und die **Kommunen**,

ist erklärtes **Ziel des neuen Bayerischen Verkehrssicherheitsprogramms** „Bayern mobil – sicher ans Ziel“. Ihr reges Interesse an der heutigen Veranstaltung zeigt mir, dass wir hier schon ein gutes Stück vorangekommen sind.

Rückblick erste Verkehrs- sicherheits- konferenz

Mein sehr geehrten Damen und Herren, im Rahmen der **ersten Verkehrssicherheitskonferenz** erläuterte ich Ihnen die **Schwerpunkte** des neuen Programms „Bayern mobil – sicher ans Ziel“. Anschließend führten wir einen **Internet-dialog durch**, der von der Öffentlichkeit sehr positiv aufgenommen wurde. Nach **Evaluation** der Ergebnisse des Dialogs in vier **Fachforen**, habe ich am **4. Januar 2013** das fertige Programm und damit die Ausrichtung der bayerischen Verkehrssicherheitsarbeit bis **2020** der Öffentlichkeit vorgestellt.

Ziele Verkehrs-
sicherheits-
programm

Folie 2

Bis 2020 haben wir uns folgende **Ziele** gesetzt:

1. Die Zahl der **Verkehrstoten** um **30 %** im Vergleich zum **Jahr 2011** auf unter 550 **senken**.
2. Die **Gesamtzahl der Verkehrsunfälle** und der Verletzten auf Bayerns Straßen weiter **reduzieren**.
3. Die **Sicherheit auf Landstraßen erhöhen**.
4. Besondere **Unfallgefahren bekämpfen**.
5. Besonders gefährdete Gruppen wie **Kinder, Fußgänger und Radfahrer** besser schützen.
6. Die Bedürfnisse **älterer Menschen** und von **Menschen mit Behinderungen** in den Fokus rücken.
7. Mehr **Rücksichtnahme** aller Verkehrsteilnehmer untereinander erreichen!

Bedeutung
Landstraßen-
sicherheit

Heute befassen wir uns mit einem ganz konkreten Schwerpunkt: Der Sicherheit auf den Landstraßen. Die **Analyse der Unfallstatistik** zeigt uns hier leider auch einen besonderen Handlungsbedarf auf.

Folie 3

Bayern verfügt über ein rund **42.000 km**

langes **überörtliches Straßennetz**. Es setzt sich aus Autobahnen, Bundes- Staats- und Kreisstraßen zusammen. Rund **32.000 km** davon sind Landstraßen. Dies sind immerhin **76 %** des gesamten überörtlichen Netzes.

Unfallstatistik
Schwere
Unfälle auf
Landstraßen

Obwohl hier nur knapp über die Hälfte des überörtlichen Verkehrs abgewickelt wird, ereignen sich auf den Landstraßen **überproportional viele schwere Unfälle**.

Folie 4

2012 starben **262** der insgesamt **337** bei Verkehrsunfällen **ums Leben gekommenen Pkw-Fahrer** auf Landstraßen. Dies entspricht einem Anteil von **78 %**. Bei den **tödlich verunglückten Motorradfahrern** ist das Bild noch deutlicher: von den insgesamt **144** getöteten **Motorradfahrer** waren **116** - das sind **81 %** - **auf unseren bayerischen Landstraßen** unterwegs.

Auch die **übrigen Daten** der Unfallstatistik zeigen, dass die Verbesserung der Landstraßensicherheit zu Recht ein zentrales

Ziel unseres Verkehrssicherheitsprogramms ist:

Übrige

Unfallstatistik

Landstraße

Folie 5

Folie 6

Unfallursachen

Folie 7

2012 registrierten wir rund **16.000** Unfälle mit **Personenschaden** auf den bayerischen Landstraßen. Dabei wurden **23.926 Menschen verletzt**, davon **5.474** schwer.

Von den insgesamt **662** im Jahr 2012 zu beklagenden **tödlich verunglückten** Verkehrsunfallopfern starben **435** – also **65 %** - bei Unfällen auf **Landstraßen**. So kamen neben den bereits genannten Pkw- und Motorradfahrern auch insgesamt **30 Radfahrer** und **17 Fußgänger** auf Landstraßen ums Leben.

Die mit Abstand wichtigste Hauptunfallursache für tödliche Landstraßenunfälle war im letzten Jahr wieder **überhöhte und nicht angepasste Geschwindigkeit**. **150 Menschen** kamen aus diesem Grund ums Leben. An zweiter Stelle standen **Vorfahrts- und Vorrangverletzungen**: Diese haben 2012 **62 Menschen** das Leben gekostet. **Dritte Hauptunfallursache** für tödliche Verkehrsunfälle auf Landstraßen

ist der **Alkoholeinfluss**.

Unfallhergang
Folie 8

Besonders schwerwiegend sind Landstraßenunfälle immer dann, wenn Fahrzeuge in den **Gegenverkehr** oder von der **Fahrbahn abkommen**. Dies war bei **186** bzw. **136** tödlichen Unfällen im Jahr 2012 der Fall. Auch **Zusammenstöße an Kreuzungen und Einmündungen** haben regelmäßig schwere Folgen: **73** Unfälle mit Todesfolge ereigneten sich auf Landstraßen auf diese Weise.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die Statistik belegt somit eindrucksvoll, dass **Landstraßen in Bayern insgesamt einen Unfallschwerpunkt** darstellen.

Weniger
Unfallbrennpunkte,
Verdienst der
Unfallkommissionen

Dabei gilt zunehmend, dass immer **weniger** räumlich stark eingrenzbare **Unfallbrennpunkte** festzustellen sind. Dies ist auch ein Verdienst unserer **Unfallkommissionen**, die bereits viele gefährliche Straßenabschnitte durch straßenverkehrsrechtliche oder bauliche Maßnahmen **ent-**

schärft haben. Dies bedeutet aber auch: die **Arbeit wird schwieriger**. Denn die **verbleibenden Unfälle** verteilen sich immer stärker über das **gesamte Netz**.

Maßnahmen des Verkehrs-sicherheits-programms

Diesem Umstand tragen wir durch das **Verkehrssicherheitsprogramms** „Bayern mobil – sicher ans Ziel“ Rechnung: Wir kümmern uns mit hoher Priorität um die **verbleibenden** und auch eventuell neu hinzu kommenden **Unfallhäufungsstellen** im Landstraßennetz.

Maßnahmen an Gefahrenstellen

Dazu werden wir das Programm „Sichere Landstraße“ fortsetzen und **bauliche Um- baumaßnahmen** an besonders unfallträch- tigen Straßenabschnitten vornehmen. Die **Errichtung von Kreisverkehren** und die **Anlage von Ampeln** gehört ebenso zu un- seren Aktivitäten wie die **Nachrüstung von 3. Fahrstreifen** und die **Entschär- fung von gefährlichen Kurven**.

Folie 9

Folie 10

Gerade Kreuzungen und Einmündungen bergen ein erhöhtes Unfallpotential. Hier

kommt es darauf an, das **richtige Fahrverhalten** sicher zu stellen. Wir tun dies, indem wir **Verkehrsinselfn** nachrüsten oder eine bessere Erkennbarkeit der **Beschilderung** und der Markierung sicherstellen.

Folie 11

Soweit nicht schon umgesetzt, statten wir zudem gefährliche **Motorradstrecken** mit hoher Unfallbelastung mit speziellen Sicherheitsvorkehrungen - wie z.B. dem **Unterfahrerschutz** an den Leitplanken - aus. Speziell hierfür setzen wir in den nächsten **3 Jahren** rund **1 Million Euro** ein.

Maßnahmen
im Gesamtnetz

Zugleich sieht das Programm Maßnahmen zur Verbesserung der Landstraßensicherheit vor, die auf die Verbesserung der Sicherheit im **gesamten Landstraßennetz** abzielen.

Folie 12

Neben dem **Abbau des Schilderwalds** zählt hierzu insbesondere die flächendeckende **Verbesserung der verbleibenden Beschilderung** und **Markierung**.

Da **moderne Spurhalteassistenzsysteme** auf gut erkennbare **Längsmarkierungen angewiesen** sind, ist dies gerade auch für die Fahrzeugindustrie von besonderer Bedeutung. Für die in staatlicher Baulast stehenden Landstraßen werden wir zur Verbesserung der Markierung, der Beschilderung und der Schutzausstattung jährlich **je 1 Million € pro 1.000 km Straße** - das sind **insgesamt rund 20 Millionen Euro** investieren.

Seitenraum

Folie 13

Eine große Rolle spielt in diesem Zusammenhang der **Seitenraum**, also der Bereich neben der Straße. Denn dort wird bei Unfällen auf Landstraßen relativ **hohe Bewegungsenergie** abgebaut. Stehen hierbei **Hindernisse** im Weg, so hat dies regelmäßig schwerste oder gar tödliche Verletzungen zur Folge. So starben **133** der insgesamt 435 auf Landstraßen **tödlich verunglückten** Personen - also **31 %** - nach einem **Aufprall auf ein Hindernis** im Seitenraum. Häufigstes Hindernis waren dabei **Bäume**.

Hier setzt die Maßnahme „**fehlerverzeihende Seitenräume**“ an, mit der wir **Hindernisse** im Seitenraum **beseitigen** oder durch **Leitplanken absichern** werden.

Erprobung
dynamische
Beschilderung

Ich bin davon überzeugt, dass hier künftig auch **neue technische Lösungen** einen Beitrag zur Erhöhung der Landstraßensicherheit leisten können. So hat sich der Einsatz von **Verkehrsbeeinflussungsanlagen** auf unseren Autobahnen sehr bewährt. Er trägt dort maßgeblich zur Senkung der Unfallzahlen bei.

Ob sich **kleinere Warnanlagen** grundsätzlich auch für Landstraßen eignen, wollen wir im Rahmen eines **Modellversuchs** probieren. Wir weisen dabei mit einer **dynamischen Beschilderung** gezielt auf bestimmte räumlich und zeitlich begrenzt auftretende Gefahren wie z.B. Eisglätte hin.

Radfahrer und
Fußgänger
Folie 14

Meine Damen und Herren, wir werden auch die **Sicherheit der Radfahrer und Fußgänger** auf Landstraßen erhöhen. Hierzu überprüfen und optimieren wir insbesondere die Sicht und die Gestaltung der **Querungsstellen**.

Wir streben Schritt für Schritt einen **bedarfsgerechten Ausbau** von barrierefreien, behindertengerechten und beleuchteten **Querungshilfen** an. Es geht uns darum, gerade auch die Bedürfnisse von Kindern, älteren Menschen und Fußgänger mit Behinderungen zu berücksichtigen.

Beim **Ausbau des Radwegenetzes** achten wir verstärkt auf eine **sichere Radwegeführung** und wollen Fahrbahnwechsel nach Möglichkeit vermeiden, zumindest aber möglichst sicher gestalten.

400 Millionen €
Investitionen

Ingesamt investieren wir im Rahmen dieses **Maßnahmenpakets** bis 2020 **400 Millionen Euro** in die Landstraßensicherheit.

Überwachung,
Neuaus-
richtung der
Messstellen

Folie 15

Meine Damen und Herren, auch **im Themenfeld Recht und Überwachung** wollen wir noch aktiver werden. Die Polizei wird ihre Verkehrsüberwachung intensivieren und dabei einen besonderen Schwerpunkt auf die **Geschwindigkeitsüberwachung** auf Landstraßen legen.

Angesichts der Tatsache, dass sich eine Vielzahl der schweren Landstraßenunfälle **nicht** mehr auf bestimmte **Unfallhäufungsstellen konzentriert, erscheint es mir zielführender, größere Streckenabschnitte** zu betrachten. Und dies unabhängig davon, ob an der **einzelnen Messstelle** in diesem Abschnitt ein **Unfallbrennpunkt festgestellt wurde**.

Verantwortung
Staat -
Verantwortung
nichtstaatliche
Akteure

Ich bin davon überzeugt, dass wir mit diesen Maßnahmen bis 2020 die **Ziele** des Verkehrssicherheitsprogramms „Bayern mobil – sicher ans Ziel“ im Bereich der **Landstraßen** erreichen können. Dabei ist mir **durchaus bewusst**, dass - mit Ausnahme der in unserer Baulast stehenden

Infrastruktur und der Ausrichtung der polizeilichen Verkehrsüberwachung – unsere **Einwirkungsmöglichkeiten** eher eingeschränkt sind.

Einstellung zu
schnellem
Fahren
Folie 16

So können wir z. B. die **Einstellung der Menschen** in Bezug auf zu schnelles Fahren **nur sehr indirekt beeinflussen**. Hier haben andere Akteure – ich denke insbesondere an **Medien** und **Interessensverbände** – einen deutlich direkteren Zugang.

Gefahren-
wahrnehmung

Neben der Einstellung der Verkehrsteilnehmer spielt auch ihre **Gefahrenwahrnehmung** - insbesondere für die Landstraßensicherheit - eine ganz zentrale Rolle. Hier sind wir auf die Erkenntnisse aus der **verkehrspsychologischen Forschung** angewiesen, um den Verkehrsteilnehmern das für die jeweilige Fahrsituation richtige Verhalten – etwa durch entsprechende **Gestaltung der Straße** – zu verdeutlichen.

Baulast
Kommunen

Bei der **Infrastruktur** ist zu berücksichtigen, dass - auch im Landstraßennetz – viele Straßen in der **Baulast der Kommu-**

nen stehen und daher die Verbesserung der Verkehrssicherheit in diesen Bereichen auch ihnen obliegt.

Fahrzeug-
industrie

Als Freistaat Bayern entscheiden wir selbstverständlich auch nicht über die **Entwicklung neuer Assistenz- und Sicherheitssysteme** durch die Fahrzeugindustrie - auch wenn wir aufgrund unserer Kontakte zu den bayerischen Fahrzeugherstellern hier etwas näher dran sind als andere Bundesländer. Wir können ihre Entwicklung aber - z. B. im Rahmen der **Unfallforschung** – unterstützen.

Alle
Sicherheits-
potentiale
nutzen

Es ist meine **Überzeugung**, dass diese Themen gerade im Bereich der Landstraße **erhebliche Sicherheitspotentiale** in sich bergen, die uns helfen können, die **Ziele** des Verkehrssicherheitsprogramms „Bayern mobil – sicher ans Ziel“ zu **erreichen** oder vielleicht sogar zu übertreffen.

Vision über
2020 hinaus

Meine Damen und Herren, Bayern ist ein Land mit hoher Innovationskraft. Ich habe

eine **Vision**: Bis zum Jahr **2020** werden Forschung und Technik ganz konkrete, marktreife Systeme entwickelt haben, die die Sicherheit im Straßenverkehr weit voranbringen. Ich vertraue darauf, dass wir bis **2020** über **neue Handlungsmöglichkeiten und Ansätze** verfügen, die ganz neue Wege in der Verkehrssicherheit eröffnen.

Denn eines ist klar: Die **Ziele** des **Verkehrssicherheitsprogramms** sind auf Grundlage der aktuellen Unfallsituation zwar **ambitioniert**, können aber **langfristig** nur eine **Zwischenziel** sein.

Ich sage es ganz deutlich: **Jeder Tote**, jeder Verletzte im Straßenverkehr ist und bleibt **einer zuviel!**

Ich sehe es nicht nur als staatliche bzw. gesamtgesellschaftliche Aufgabe, sondern es ist mir auch ein persönliches Anliegen. Wir müssen weiterhin alles Mögliche tun, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Überleitung zu Referenten Umso gespannter bin ich nun auf die **Vorträge unserer Referenten**, von denen ich mir einen **Ausblick** auf den Landstraßenverkehr der Zukunft und die damit verbundenen Sicherheitspotentiale erhoffe.

Gleichzeitig freue ich mich auf **Anregungen und Impulse** für die **Umsetzung** des laufenden Sicherheitsprogramms:

Dank an Audi
Schlussworte
Folie 17

Bevor ich nun unsere Referenten auf das Podium bitte, möchte ich es nicht versäumen, mich bei der **AUDI AG für die Unterstützung der Veranstaltung ganz herzlich zu bedanken.**

Es ist ein äußerst **wichtiges Signal**, wenn sich auch einer der großen **Autohersteller** in **Bayern** in dieser Weise für die Verkehrssicherheit einsetzt. Auch dieses Jahr darf ich deshalb sagen: Nachahmer sind ausdrücklich erwünscht!