

# Verkehrssicherheitsprogramm für das Saarland



Saarland -  
miteinander sicher mobil!

Stand 24.01.2022

Ministerium für  
Wirtschaft, Arbeit,  
Energie und Verkehr

**SAARLAND**



# Inhalt

Inhalt.....	2
I. Vorwort .....	5
II. Einleitung.....	6
III. Programmatischer Ansatz - Vision Zero .....	9
IV. Verkehrslage .....	12
IV. 1. Infrastruktur- und Mobilitätsdaten für Deutschland und das Saarland .....	12
IV. 2. Verkehrslage .....	14
IV. 2.1 Unfallursachen allgemein .....	14
IV. 2.2 Verkehrsunfallanalyse .....	18
IV. 2.3 Unfallkommissionen .....	18
IV. 2.4 Verkehrsschauen .....	21
IV. 2.5 Sonderfall: Wildunfälle .....	23
IV. 2.6 Opferschutz nach Verkehrsunfällen.....	26
IV. 3. Verkehrssicherheit in der Großregion .....	27
V. Verkehrsverhalten (Handlungsfeld Mensch).....	31
V. 1. Zielgruppen .....	31
V. 1.1 Allgemeines .....	31
V. 1.2 Kinder.....	32
V. 1.3 Jugendliche und junge Erwachsene (Junge Fahrer*innen).....	36
V. 1.4 Erfahrene Fahrer*innen, Berufskraftfahrer*innen.....	42
V. 1.5 Generation 65+.....	45
V. 1.6 Rad Fahrende .....	51
V. 1.7 Motorrad Fahrende .....	57
V. 1.8 Zu Fuß Gehende .....	61
V. 1.9 Mobilitätseingeschränkte Personen .....	65
V. 1.10 Geflüchtete.....	68
V. 2. Unfallursachen .....	70
V. 2.1 Vorfahrt, Vorrang, Abbiegen .....	70
V. 2.2 Abstand .....	74
V. 2.3 Geschwindigkeit.....	78
V. 2.4 Ablenkung.....	83
V. 2.5 Alkohol, Drogen und Medikamente – Riskanter Rausch .....	87
V. 2.6 Müdigkeit .....	92
V. 2.7 Jahreszeitliche und witterungsbedingte Risiken im Straßenverkehr.....	94
V. 2.8 Ladungssicherung.....	96
V.3 Besondere Themen Verkehrsverhalten.....	99

V. 3.1 Verkehrsklima .....	99
V. 3.2 Regelakzeptanz und Sanktionshöhen.....	103
V. 3.3 Verkehrsüberwachung (Polizei und Kommunen) .....	107
V. 3.4 Sicherheitsgurt .....	110
V. 3.5 Sicherheit durch Sichtbarkeit.....	113
V. 3.6 Richtiges Verhalten am Verkehrsunfallort und Rettungsgasse.....	116
V. 3.7 Fahren entgegen der Fahrtrichtung.....	119
V. 3.8 Fahrschulausbildung/Fahrerlaubnisrecht (BF 17), Berufskraftfahrerqualifikation.....	122
VI. Verkehrsverhältnisse (Handlungsfeld Verkehrsinfrastruktur) .....	125
VI. 1. Allgemeines .....	125
VI. 2. Technische Regelwerke .....	126
VI. 2.1 Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfra- struktur .....	126
VI. 2.1.1 Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit für .....	127
Infrastrukturprojekte (Artikel 3).....	127
VI. 2.1.2 Straßenverkehrssicherheitsaudit für Infrastrukturprojekte (Artikel 4) .....	128
VI. 2.1.3 Netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung (Artikel 5) .....	131
VI. 2.1.4 Regelmäßige Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen (Artikel 6) .....	132
VI. 2.1.5 Weiterverfolgung der Verfahren für in Betrieb befindliche Straßen (Artikel 6a) .....	133
VI. 2.1.6 Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmender (Artikel 6b) .....	133
VI. 2.1.7 Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen (Artikel 6c) .....	134
VI. 2.1.8 Bestellung und Ausbildung von Gutachtern (Artikel 9) .....	134
VI. 2.2 Entwurfsrichtlinien für die Planung von Neu-, Um und Ausbaumaßnahmen .....	136
VI. 2.2.1 Bundesautobahnen .....	136
VI. 2.2.2 Landstraßen .....	136
VI. 2.2.3 Stadtstraßen .....	137
VI. 3. Prinzip der Einheit von Bau und Betrieb von Straßen.....	139
VI. 4. Straßenbetriebsdienst .....	141
V. 5. Vermeidung von Baumunfällen auf Landstraßen.....	143
VI. 6. Vermeidung von Überholunfällen auf Landstraßen (Bundes- und Landes- straßen) .....	145
VI. 7. Verbesserung der Sicherheit für Motorrad Fahrende auf Landstraßen .....	147
VI. 8. Verkehrssicherheit für den Radverkehr.....	149
VI. 9. Verkehrssicherheit für den Fußverkehr .....	152
VI. 10.1 Falschfahrten .....	154
VI. 10.2 Sicherheitswirkung eingefräster Rüttelstreifen (Abkommensunfälle).....	157
VI. 11. Mehr Sicherheit in Straßenbaustellen .....	159
VI. 12. Verkehrssicherheitsscreening (VSS) für das überörtliche Straßennetz .....	161
VI. 13. Infrastrukturinvestitionen.....	166
VII. Verkehrsmittel (Handlungsfeld Maschine) .....	168
VII. 1. Fahrzeugtechnik .....	168

VII. 1.1 Einleitung .....	168
VII. 1.2. Assistenztechnik .....	169
VII. 1.3 Fahrzeugbereifung .....	173
VII. 1.4 Fahrzeugbeleuchtung.....	176
VII. 2. Fahrzeugarten .....	179
VII. 2.1 Einleitung .....	179
VII. 2.2 Personenkraftwagen (Pkw) .....	179
VII. 2.3 Schwerlastfahrzeuge .....	183
VII. 2.3.1 Lastkraftfahrzeuge und allgemeine Umfeldüberwachung .....	183
VII. 2.3.2 Lang-Lkw .....	188
VII. 2.3.3 Großraum-/Schwertransporte .....	190
VII. 2.4 Fahrräder .....	193
VII. 2.5 Motorisierte Zweiräder .....	196
VII. 2.6 Neue Mobilitätsformen.....	199
VII. 3. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	204
VII. 3.1 Einleitung .....	204
VII. 3.2. Sicherheit des Verkehrsmittels Bahn .....	204
VII. 3.2.1 Eisenbahnverkehr .....	205
VII. 3.2.2 Saarbahn (Straßenbahnverkehr) .....	206
VII. 3.3 Sicherheit des Verkehrsmittels Bus.....	207
VII. 3.4 Sicherheitsinitiativen ÖPNV.....	208
VII. 3.4.1 Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im ÖPNV .....	208
VII. 3.4.2 Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV als Beitrag zur Verkehrssicherheit .....	209
VIII. Verkehr der Zukunft.....	211
VIII. 1. Einleitendes.....	211
VIII. 2. Automatisiertes und vernetztes Fahren (AVF) / Konnektivität .....	211
VIII. 3. Neue Antriebskonzepte .....	217
IX. Sicherheitsinitiativen .....	222
X. Schlussbemerkungen .....	258
X. 1. Fundstellen.....	258
X. 2. Erstellung der Texte.....	258
X. 3. Autoren.....	258
X. 4. Anregungen und Kritik.....	258
X. 5. Rechtliche Hinweise.....	259
X. 6. Impressum .....	259

## I. Vorwort

Liebe Saarländerinnen und Saarländer,

**Mobilität** bestimmt unser Leben, sowohl in unserem beruflichen als auch unserem privaten Alltag. Zu Fuß oder mit dem Fahrzeug - sie ist die Basis unseres Seins, sie ermöglicht uns Fortkommen, Verbindung, Chance zur Veränderung, sowohl individuell als auch gesamtgesellschaftlich. Sie ist der sichtbare Ausdruck unserer wertvollen freiheitlichen Gesellschaft.

Das Saarland ist bekannt für seine kurzen Wege; es ist ein „**Bundesland in Bewegung**“. Durch seine geografische Lage in der **Großregion** ist es zugleich wichtiges Transitland im Herzen Europas.

Die Bandbreite einer modernen Verkehrspolitik ist immens. Sie hat zahlreiche Schnittstellen mit anderen bedeutenden politischen Themen, wie z. B. der Umweltpolitik, der inneren Sicherheit, der Bau- und Städteplanung, der Sozialpolitik, der Bildungspolitik sowie der Wirtschaftspolitik. Der notwendige rechtliche Rahmen muss sowohl auf internationaler Ebene als auch zwischen Bund und Ländern abgestimmt und für die Menschen nachvollziehbar gestaltet werden. Infrastruktur muss bereitgestellt und unterhalten werden. Neue Mobilitätsformen müssen eingebunden, Potenziale vorhandener Verkehrsmittel, wie z. B. des Fahrrades, müssen gesteigert, das knappe Gut „Verkehrsfläche“ neu sortiert werden. Die „digitale Transformation“ eröffnet neue Interaktionen zwischen Mensch und Maschine mit Blick auf das automatisierte und vernetzte Fahren. Diese „Quadratur des Kreises“ stellt alle Verantwortlichen und Interessierten vor enorme Herausforderungen.

Bei all diesen Überlegungen steht für viele Menschen bei ihrer persönlichen Mobilität die **Sicherheit im Straßenverkehr** auf den täglichen Wegen an vorderster Stelle.

Diesem Aspekt möchte das nun vorliegende erste Verkehrssicherheitsprogramm des Saarlandes Rechnung tragen. Ausgehend von der „**Vision Zero**“ wollen wir mit diesem Programm einen wichtigen Beitrag leisten, die Zahl der Toten und Schwerverletzten auf saarländischen Straßen deutlich zu senken. Das hierfür beschriebene umfassende Maßnahmenbündel macht deutlich, wie viele amtliche Stellen und ehrenamtlich Tätige sich tagtäglich darum bemühen, diesem Ziel näher zu kommen, und mit welchen exponierten und neuen Maßnahmen wir dieses Bemühen verstärken wollen.

Dabei ist klar geworden, dass jede und jeder einzelne von uns jeden Tag einen aktiven Beitrag leisten kann, um den Straßenverkehr sicherer zu machen. So steht der am 4. Mai 2021 anlässlich der 1. Nationalen Verkehrssicherheitskonferenz zwischen Bund, Länder und Kommunen geschlossene „**Pakt für Verkehrssicherheit**“ unter dem Motto: **„Jeder trägt Verantwortung, alle machen mit“**.

Der Tenor des ersten Verkehrssicherheitsprogrammes des Saarlandes lautet:

***„Saarland – miteinander sicher mobil!“***

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen stets eine sichere Verkehrsteilnahme und laden Sie herzlich dazu ein, Ihren Beitrag für mehr Verkehrssicherheit zu leisten. Das vorliegende Verkehrssicherheitsprogramm soll Ihnen hierfür ausreichend Anregung geben.

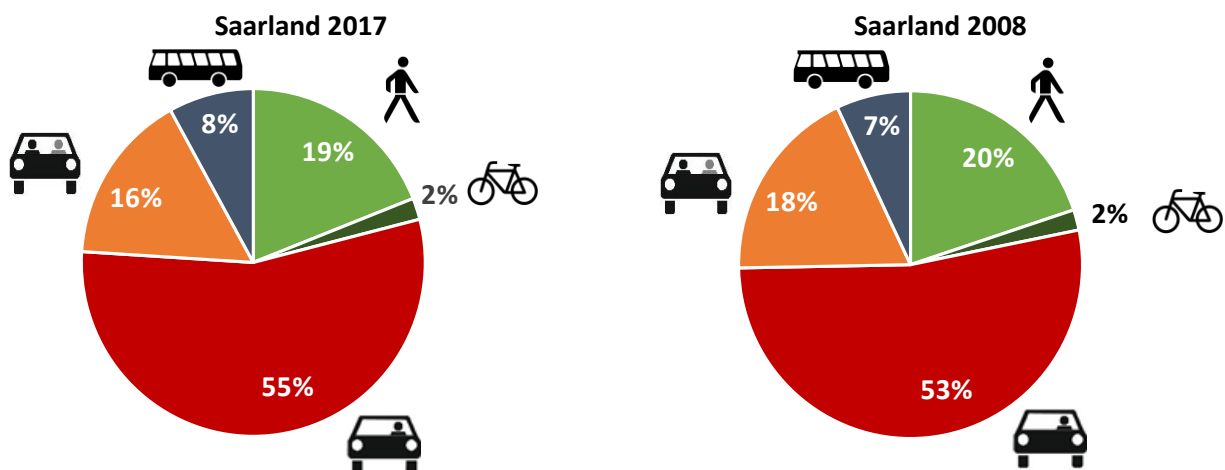
Verkehrsministerium des Saarlandes, Januar 2022

## II. Einleitung

**Mobilität** bestimmt das tägliche Leben der Menschen im Saarland.

Dies gilt im beruflichen wie auch im privaten Alltag. Sei es zu Fuß oder mit einem Fahrzeug, sie ist die Basis unseres Seins. Sie ermöglicht uns Bewegung, Verbindung, Chance zur Veränderung, sowohl individuell als auch gesamtgesellschaftlich. Sie ist der sichtbare Ausdruck unserer freiheitlichen Gesellschaft. Auch das Saarland ist ein Land in Bewegung. Ausweislich der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ des Bundesverkehrsministeriums legen wir täglich im Durchschnitt auf 3,1 Wegen ca. 39 km zurück und sind dabei ca. 85 Minuten unterwegs.

Der Studie ist zu entnehmen, dass der Autoverkehr das Mobilitätsverhalten im Saarland dominiert. Insgesamt sind 2017 ca. 71 % aller Wege mit dem Auto oder Motorrad zurückgelegt worden. Auf den öffentlichen Verkehr (Bus und Bahn) entfielen dabei in diesem Jahr 8 % aller Wege. Der Fahrradverkehr erreichte einen Anteil von 2 % am gesamten Personenverkehrsaufkommen der saarländischen Bevölkerung, während der Fußverkehr einen Anteil von 19 % erreichte. Der Vergleich der Jahre 2008 und 2017 zeigt keine merkliche Veränderung.



**Mobilität** ist Vielfalt.

Die Mobilitätsansprüche einer modernen Gesellschaft wachsen stetig. Die „Verkehrsprognose 2030“ des Bundesverkehrsministeriums prognostiziert deutliche Zuwächse der Verkehrsleistungen. Im Vergleich zu 2010 soll der Personenverkehr um 13 Prozent, der Güterverkehr um 38 Prozent zunehmen. Damit nicht das Straßennetz diese Steigerung alleine aufnehmen muss, soll laut Bundesverkehrswegeplan 2030 ein möglichst großer Anteil des wachsenden Güterverkehrs auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße verlagert werden, denn der Aufwand zum Erhalt der für den Straßenverkehr benötigten Infrastruktur ist immens. Auch die Bereitstellung neuer Verkehrsflächen kann mit diesen Ansprüchen immer schwerer mithalten. Um die Verkehrsqualität bei einem entsprechenden Sicherheitsstandard zu erhalten, bedarf es innovativer Lösungen, um all diese Bedarfe zu erfüllen. Änderungen im Mobilitätsverhalten sind auf Dauer angelegte Prozesse. Da für viele Menschen das Auto derzeit noch das Hauptverkehrsmittel ist, muss daher das Ziel sein, vorhandene Potenziale anderer Verkehrsleistungsträger, wie z. B. des Fahrrades oder der öffentlichen Verkehrsmittel zu steigern, so dass sie als echte Alternative wahrgenommen werden. Alternative Nutzungsformen des Autos, z. B. durch Car Sharing, können dazu beitragen, die vom Auto genutzte Verkehrsinfrastruktur zu entlasten. Dies schafft neue Sicherheitsreserven auf den begrenzten Verkehrsflächen, dient der Umwelt und der Gesundheit. Dies kommt nicht zuletzt auch dem Wert des Verkehrsmittels Auto als solches zugute.

## **Mobilität** befindet sich im Wandel

Der technologische Fortschritt durch Digitalisierung verändert die Art, wie wir uns zukünftig im Straßenverkehr bewegen, sehr deutlich. Neue Formen der Mobilität wie z. B. das automatisierte und vernetzte Fahren haben bereits ein neues Zeitalter eingeläutet. Der stark wachsende Online-Handel und die zunehmende Tendenz, von zuhause aus zu arbeiten, verändern Bewegungstrends sowohl im Freizeitverhalten als auch im beruflichen Alltag.

**Mobilität** muss neu gedacht werden.

Neue Konzepte und Strategien müssen einen weiten Zirkel schlagen. Die Komplexität eines modernen Straßenverkehrs mit all seinen Facetten verlangt hohe Anstrengungen, um

- ein Zusammenspiel einer intelligenten und bedarfsgerechten Nutzung sicherer Verkehrsmittel in sicheren Verkehrsräumen zu gewährleisten,
- allen Saarländerinnen und Saarländern kurz- und langfristig bedarfsgerechte Möglichkeiten der Mobilität zu bieten,
- ein Verkehrsverhalten der gegenseitigen Rücksichtnahme und Verantwortung zu fördern,
- die Lebensqualität in den Städten und ländlichen Räumen zu verbessern,
- die wirtschaftlichen Interessen eines Industrielandes einzubeziehen,
- die von Nachhaltigkeit geprägten Aspekte einer lebenswerten Umwelt zu berücksichtigen.

Nicht selten treffen hierbei widerstreitende Interessen aufeinander. Sie bedürfen einer ständigen Abwägung und des Ausgleichs.

**Mobilität** ist sicherzustellen und **sicher** zu gestalten

Mobilität und Sicherheit sind somit Schlüsselbegriffe, die einander bedingen. Es bedeutet, die infrastrukturellen Rahmenbedingungen zu schaffen und zu erhalten, den Betrieb auf den bereitgestellten Verkehrsflächen sicher zu gestalten sowie die Voraussetzungen für bestimmte Verkehrsmittel zu verbessern.

**Mobilität** bedeutet **individuelle**, aber keine grenzenlose **Freiheit**.

Die Prozesse im Straßenverkehr verlangen weit mehr als das Bereitstellen von Straßen und Brücken oder das technische Bewältigen von Bewegungsabläufen von Fahrzeugen. Das Verhalten eines jeden einzelnen entscheidet letztendlich darüber, wie sicher das **System „Straßenverkehr“** ist. Daher muss es Regeln geben, die sowohl für die Bereitstellung von Verkehrsflächen gelten sowie für die Abläufe darauf.

**§ 1 der Straßenverkehrs-Ordnung** legt fest, dass sich jeder so zu verhalten hat, dass kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.

Das Miteinander soll geprägt sein von **gegenseitiger Vorsicht** und **ständiger Rücksichtnahme**. Die Beachtung dieser Grundregel würde im Prinzip alle weiteren Bestimmungen entbehrlich machen. Sie kann als „Blaupause“ eines funktionierenden sozialen Zusammenlebens gelten. Sie belegt, dass der Straßenverkehr durchaus ein Spiegelbild unserer Gesellschaft ist, in der sich täglich komplexe soziale Interaktionen mit hoher Dynamik abspielen, da Menschen mit unterschiedlichen Intentionen, Bildungen, Neigungen, Interessen, Zielen und Charakteren aufeinandertreffen. Niemand genießt dabei gegenüber dem Anderen Privilegien. So hat der zu Fuß Gehende ein ebenso selbstverständliches Recht auf Sicherheit und Raum wie der Sattelzug Fahrende mit seinem Kraftfahrzeug. Der Verkehrsraum ist ein sozialer Raum, in dem es auf jeden ankommt, der sich darin bewegt, sobald er das Haus verlassen hat. So wie jeder ab diesem Zeitpunkt den Gefahren des Straßenverkehrs ausgesetzt ist, setzt er zugleich selbst Ursachen, um zur Gefahrenquelle für andere zu werden.

Diese Komplexität macht den Straßenverkehr so bedeutsam und sollte gesamtgesellschaftlich alle verpflichten, sich konzentriert und nicht eben so nebenbei damit zu befassen. Das vorliegende Verkehrssicherheitsprogramm steht daher nicht zuletzt deshalb unter dem Tenor:

***„Saarland – miteinander sicher mobil!“***



### III. Programmatischer Ansatz - Vision Zero

Die saarländische Landesregierung unterstützt mit diesem Verkehrssicherheitsprogramm die „Vision Zero“. Die vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) in Deutschland populär gemachte Sicherheitsstrategie hat sich in der Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes und der Länder fest etabliert. Sie enthält zur Stützung ihrer Kernaussage vier Leitgedanken, die den Menschen in den Mittelpunkt der Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit stellt:

#### ***Kernaussage: Das menschliche Leben ist nicht verhandelbar***

Es muss ein Verkehrssystem geschaffen werden, in dem kein Mensch durch einen Verkehrsunfall getötet oder so schwerverletzt werden soll, dass er ein Leben lang an diesen Folgen trägt.

Trotz positiver Entwicklung der getöteten Menschen im Straßenverkehr starben auch im Jahr 2020, mit der derzeit niedrigsten Zahl an Verkehrstoten, täglich acht Menschen auf Deutschlands Straßen. Im Saarland erlitten in diesem Jahr 4.133 Menschen einen körperlichen Schaden infolge von Verkehrsunfällen. 679 davon wurden schwer verletzt. 22 Menschen verloren durch einen Verkehrsunfall gar ihr Leben. Somit starben mehr Saarländerinnen und Saarländer durch den Straßenverkehr als durch die Straftaten der allgemeinen Kriminalität. Stirbt ein Mensch im Straßenverkehr, so sind nach einer Untersuchung des DVR davon im Durchschnitt unmittelbar 113 Personen betroffen. Hierzu zählen Verwandte, Freunde, Arbeitskolleginnen und -kollegen ebenso wie Einsatz- und Rettungskräfte. Die Anstrengungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollten nicht allein an den Verkehrstoten gemessen werden. Die Zahl der Schwerverletzten ist nicht weniger besorgniserregend. Im Jahre 2020 war sie im Saarland 31 Mal so hoch.

Der Tod oder die schwere Verletzung von Menschen dürfen nicht der unabänderliche Preis sein, der für unsere individuelle Mobilität zwangsläufig zu bezahlen ist. Das grundgesetzliche Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit verpflichtet den Staat, alles zu unternehmen, um diese wichtigen Grundrechte zu schützen.

#### ***Der Mensch macht Fehler***

Ein komplexes System wie der Straßenverkehr ohne Fehler ist Illusion. Es wird daher immer Fehler geben. Da der Mensch vielfältigen Faktoren ausgesetzt ist, die sich auf sein Verhalten im Straßenverkehr auswirken können, sind die meisten Verkehrsunfälle auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen. Je anspruchsvoller die Situation, desto häufiger die Fehleranfälligkeit. Meist bleiben die Fehler ohne Folgen. Man hat eben Glück gehabt. In einer bestimmten Konstellation aus Umweltbedingungen, Verkehrsverhältnissen oder Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden kann ein schon hundertmal folgenlos gebliebener Fehler aber auch in eine Katastrophe münden. Folglich müssen Fehler auf ein Minimum reduziert werden. In keinem Fall darf ein vergleichbar harmloser Fehler in bestimmten Situationen den Tod oder eine schwere Verletzung eines Menschen bewirken.

#### ***Die körperliche Belastbarkeit des Menschen hat Grenzen.***

Passive Sicherheitssysteme von Fahrzeugen sorgen heute dafür, dass Folgen von Verkehrsunfällen abgeschwächt werden. Solche Systeme haben aber Grenzen. Sie vermögen Fahrzeuginsassen bei einem Frontaufprall bis ca. 70 km/h zu schützen, bei einem seitlichen Aufprall finden die Systeme bereits bei 50 km/h ihr Limit. Auch gelten unterschiedliche Bedingungen, wenn Kinder oder lebensältere Menschen zu Schaden kommen. Das Ziel muss daher sein, das gesamte Verkehrssystem dem Menschen anzupassen und nicht umgekehrt.

## ***Der Mensch hat ein Recht auf ein sicheres Verkehrssystem.***

Es liegt in der Verantwortung des Staates, die rechtlichen und baulichen Rahmenbedingungen für ein sicheres Verkehrssystem zu schaffen. Dabei ist er auf die Kooperation von privaten Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit, der Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung angewiesen.

## ***Der einzelne Mensch darf aber nicht aus seiner Verantwortung entlassen werden.***

Der einzelne Mensch muss sich bewusst sein, welche Konsequenzen sein Tun oder Unterlassen für sich oder andere bedeutet und wie wichtig die Regelbefolgung ist. Er entscheidet, wie er sich in dem Verkehrssystem bewegt. Verkehrssicherheit fängt bei jedem Einzelnen von uns an. Man spricht vom Prinzip der geteilten Verantwortung.

Die Sicherheitsstrategie der Vision Zero ist somit qualitativ darauf ausgerichtet, ein sicheres Verkehrssystem zu entwickeln. Es lässt sich aber mit quantitativen Zielen verbinden, wie sie die Europäische Union für die Mitgliedsstaaten ausgegeben hat. So sollte in der ersten Dekade des neuen Jahrtausends die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten in Deutschland um 50 Prozent reduziert werden. Dies ist nahezu gelungen. Für die zweite Dekade wurde für die Bundesrepublik Deutschland ein weiteres Reduktionsziel von 40 Prozent ausgegeben. Diese Zielvorgabe wurde nicht erreicht. So lag der Rückgang der Verkehrstoten im Jahre 2019 bei ca. 24 Prozent. Selbst im Pandemie-Jahr 2020 lag die Reduktion trotz stark rückläufiger Verkehrsleistungen bei ca. 31 Prozent.

**Mit Beginn des neuen Jahrzehnts** hat sich die EU für ihr politisches Engagement im Bereich der Straßenverkehrssicherheit für den Zeitraum 2021-2030 **das Ziel gesetzt, erneut die Zahl der Toten und erstmals auch der Schwerverletzten bis 2030 zu halbieren.** Mit der Erklärung von Stockholm vom 20. Februar 2020 soll dafür der Weg im nächsten Jahrzehnt bereitet werden. Grundlage hierfür ist der Strategische Aktionsplan für Straßenverkehrssicherheit<sup>1</sup> nach dem „Safe System Ansatz“.

Die saarländische Landesregierung bekennt sich zu den Leitgedanken der „Vision Zero“ und möchte mit diesem Verkehrssicherheitsprogramm ihren Beitrag dazu leisten, mit einem Maßnahmenbündel die Zahl der Toten und Verletzten im saarländischen Straßenverkehr zu reduzieren. – oder, wie es der DVR prägnant formuliert hat: „Keiner kommt um, alle kommen an!“

## **Struktur des Verkehrssicherheitsprogramms**

Das vorliegende Verkehrssicherheitsprogramm soll Leitlinie für zukünftiges Handeln aller öffentlichen und privaten Träger der Verkehrssicherheitsarbeit im Saarland sein. Als strategische Zielausrichtung soll es die gesamte Bandbreite des gesellschaftlich relevanten Themas „Verkehrssicherheit im Saarland“ abbilden und die wichtigsten Themen bündeln. Als Orientierungsrahmen soll es all jenen dienen, die sich dem Thema verpflichtet fühlen, um jetzt und in Zukunft Entwicklungen im Blick zu halten, damit Mobilität im Saarland so sicher wie möglich ist. Es befasst sich mit Fragestellungen und Herausforderungen für die wichtigsten Zielgruppen und bewährten Mobilitätsformen, herausragenden Mobilitätsalternativen wie dem Alltagsradverkehr oder der öffentlichen Person beförderung, dem Sicherheits- und Mobilitätsmanagement des modernen Straßenbaus sowie maßgeblichen Zukunftsthemen wie z. B. der Automatisierung und Vernetzung des Verkehrs.

<sup>1</sup>ANHANG der MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN v. 17. Mai 2018

Demzufolge hat das Verkehrssicherheitsprogramm vier große Handlungsfelder

- **Handlungsfeld Mensch:** Verkehrsverhalten des Menschen
- **Handlungsfeld Verkehrsinfrastruktur:** Verkehrsverhältnisse im öffentlichen Verkehrsraum
- **Handlungsfeld Maschine:** Verkehrsmittel zur Fortbewegung
- **Verkehr der Zukunft**

Nach dem wiederkehrenden Muster: **Um was geht es? – Wie ist es zu bewerten? – Was ist zu tun?** - wurden in diesen Handlungsfeldern die Themen herausgearbeitet, die bereits mit konkreten Sicherheitsinitiativen hinterlegt sind oder belegt werden sollen. Sie verfolgen vor allem einen gefährdungsorientierten Ansatz. So sollen die Maßnahmen umgesetzt werden, die den größten Nutzen zur Vermeidung von schweren Verkehrsunfällen versprechen.

Methodisch analysiert wurden die Themen mit Hilfe der fachlich etablierten Verbundstrategie „4 e + p“, mit deren konzertierten Inhalten es gelingt, jedes Thema ganzheitlich zu betrachten, um am Ende die bestmögliche Lösung für das betreffende Einzelthema zu haben.

Die Verbundstrategie bündelt im Rahmen eines kooperativen Ansatzes die 5 Systemelemente:

### ***Engineering***

optimale Angebotsgestaltung des Straßenbaus und des Fahrzeugbaus

### ***Education***

Angebote zur Ausbildung, Aufklärung und Information, Kampagnen

### ***Enforcement***

Schaffung eines ordnungsrechtlichen Rahmens durch Vorschriften und Regelwerke sowie Maßnahmen für deren Überwachung

### ***Encouragement***

Anreizsysteme und Fördermöglichkeiten

### ***Public Relations***

Informations- und Kommunikationstransfer der jeweiligen Themen in die Öffentlichkeit

Diese Vorgehensweise hat zur Folge, dass beispielsweise eine bestimmte Zielgruppe oder ein bestimmtes Verkehrsmittel in den verschiedenen Handlungsfeldern wiederholt betrachtet wird. Diese Redundanz ist gewollt, denn sie belegt, dass diesem Thema eine besondere Priorität zukommt.

Die auf diese Weise in den jeweiligen Kapiteln ermittelten Sicherheitsinitiativen für mehr Verkehrssicherheit auf saarländischen Straßen befinden sich gebündelt noch einmal im Kapitel IX und bilden das Herzstück dieses Verkehrssicherheitsprogramms.

Die Evaluation und kontinuierliche Fortschreibung bestehender Sicherheitsinitiativen, aber auch die gemeinsame Entwicklung neuer Ansätze und Programme sind die Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung des vorliegenden Verkehrssicherheitsprogramms „Saarland – miteinander sicher mobil!“.

In der Arbeitsgruppe „Verkehrssicherheit“ des Ministeriums für Inneres, Bauen und Sport und der Unterarbeitsgruppe „Verkehrssicherheit“ der Arbeitsgruppe Sicherheit und Prävention des Gipfels der Großregion, stimmen sich die saarländischen und grenznahen Träger der Verkehrssicherheitsarbeit regelmäßig über Initiativen und Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Saarland und der Großregion ab.

## IV. Verkehrslage

### IV. 1. Infrastruktur- und Mobilitätsdaten für Deutschland und das Saarland

Am 1. Januar 2020 waren in **Deutschland** 65,8 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen. Darunter waren 47,7 Millionen Pkw, knapp 6 Millionen Nutzfahrzeuge, darunter 3,5 Millionen Lkw und Sattelzugmaschinen, sowie 4,5 Millionen Krafträder. Hinzu kamen ca. zwei Millionen Kleinkrafträder und ca. 77 Millionen Fahrräder, darunter 4 Millionen Pedelecs.

Nach der Mobilitätsstudie der Bundesregierung „Mobilität in Deutschland (MiD)“, legen wir damit auf nahezu 13.000 km Autobahnen, 220.000 km sonstigen überörtlichen Straßen und 400.000 km Gemeindestraßen tagtäglich zu Fuß, mit dem Fahrrad, im öffentlichen Straßenpersonenverkehr sowie im motorisierten Individualverkehr kaum vorstellbare drei Milliarden Personenkilometer zurück. Im gesamten Jahresverlauf ergibt sich daraus eine Summe von über 1.000 Milliarden Personenkilometer. Dabei ist im Jahresschnitt jeder von uns **täglich 85 Minuten unterwegs** und legt dabei **39 Kilometer auf drei Wegen** zurück.

Wege im **nahen Wohnumfeld** spielen dabei eine maßgebliche Rolle. **Innerhalb der 5 km Grenze** fällt jeder zweite Weg in diese Kategorie. Obwohl viele Berufstätige größere Strecken zum Arbeitsplatz zurücklegen müssen, ist trotz der durchschnittlich täglich zurückgelegten Distanz von 39 km die Kurzstrecke laut MiD eher die Regel als die Ausnahme. Dabei ist sehr oft das Auto und nicht das Fahrrad oder das Zufußgehen die erste Wahl, wenn es darum geht, Strecken im Nahbereich zurückzulegen.

Die Kehrseite dieser enormen Mobilität sind Verkehrsunfälle, in die Personen mit Kraftfahrzeugen, mit dem Fahrrad und zu Fuß verwickelt sind. 2019 ereigneten sich bundesweit 302.143 Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Dabei wurden 387.276 Personen verletzt und 3.059 Menschen getötet. Eine Aufgliederung der Verunglückten nach Alter zeigt, dass junge Menschen zwischen 18 und 24 Jahren sowie ältere ab 65 Jahren überproportional vom Unfallgeschehen betroffen sind (s.a. Kapitel IV.2. Unfalllage - Unfallursachen allgemein).

Trotz öffentlicher Debatten um Klimaschutz und Verkehrswende dominiert das Auto als Verkehrsmittel die deutsche Verkehrsinfrastruktur. So stieg laut Statistischem Bundesamt (Destatis) allein von 2010 bis 2019 die Pkw-Dichte in Deutschland um 12 Prozent von durchschnittlich 509 auf 569 Pkw pro 1.000 Einwohner. Im selben Zeitraum erhöhte sich der Bestand an Pkw um 14 Prozent von 41,3 Millionen auf knapp 47,7 Millionen.

Im **Saarland** waren zum 01. Januar 2020 insgesamt 763.967 Kfz zugelassen. Darunter 642.412 Pkw, 60.934 Krafträder sowie 56.200 Lkw und Zugmaschinen. Das Saarland beweist mit rund 84 Prozent der Pkw-Zulassungen am Gesamt-Kfz-Aufkommen seine besondere Vorliebe zum Pkw. So ist es auch nicht verwunderlich, dass das Saarland im Bundesvergleich mit 651 Pkw pro 1.000 Einwohner vor Rheinland-Pfalz (625) und Bayern (619) die höchste Pkw-Dichte hat. Der Bestand an Pkw ist in den letzten zehn Jahren bei uns um knapp fünfzehn Prozent gestiegen.

Laut MiD-Analyse zum Radverkehr des Jahres 2017 gibt es statistisch gesehen in jedem Haushalt 2,4 Fahrräder, bzw. 0,93 Fahrräder pro Person. Demnach beliefe sich der saarländische Fahrradbestand zwischen 0,9 und 1,2 Millionen Fahrräder.

Das Saarland ist das „Land der kurzen Wege“. Als kleinstes Flächenland verfügt es dennoch über 240 km Bundesautobahnen, 310 km Bundesstraßen 1.498 km Landstraßen. Das kommunale Straßennetz summiert sich auf 4.628 km, die sich wie folgt aufteilen:

- REGIONALVERBAND SAARBRÜCKEN 1.230 km
- LANDKREIS MERZIG – WADERN 670 km
- LANDKREIS NEUNKIRCHEN 574 km
- LANDKREIS SAARLOUIS 932 km
- SAARPFALZ – KREIS ...682 km
- LANDKREIS St. WENDEL ...540 km

Ausweislich des **saarländischen Radverkehrsplans** beträgt das übergeordnete Netz an Radwegen im Saarland derzeit **1.512 km**. Es besteht aus **962 km** Basisnetz (einschließlich SaarRadland mit **751 km** sowie touristische Routen wie u.a. den Wendelinusradweg und den Moselradweg) sowie aus **550 km** Netzverdichtungen (alltagsorientierten Routen). Hiervon verlaufen 105 km Rad- und Gehwege an Bundes- und 310 km an Landesstraßen. Der Anteil der straßenbegleitenden Rad- und Gehwege liegt bei den Bundesstraßen bei ca. 29 Prozent und bei den Landesstraßen bei ca. 22 Prozent.). Zusätzlich kommen noch **247 km** Radwege an Bundes- und Landesstraßen hinzu, welche nicht Teil des Radverkehrsplans sind sowie kommunale Radwege, sofern sie ebenfalls nicht Teil des Radverkehrsplans sind

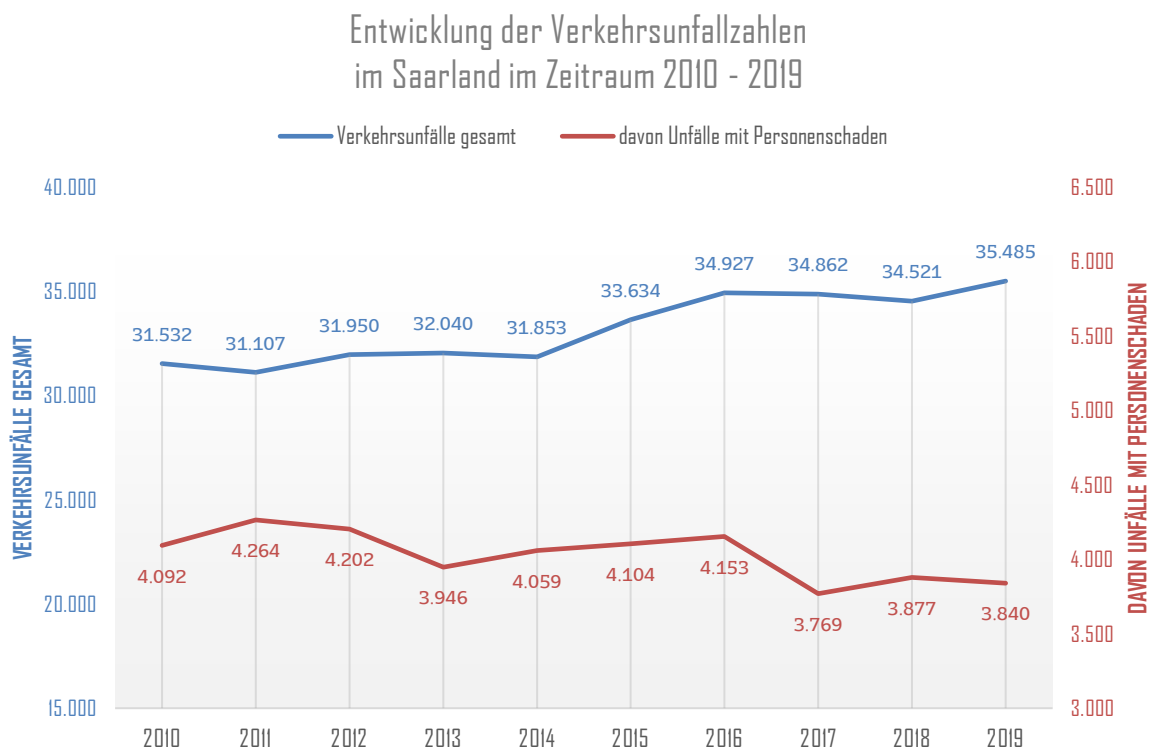
Auf diesen Flächen ereigneten sich im Jahre 2019 insgesamt 35.485 polizeilich registrierte Verkehrsunfälle. Bei 3.840 Verkehrsunfällen mit Personenschaden verunglückten 4.875 Saarländerinnen und Saarländer, wobei 26 getötet wurden. Das altersbezogene Risiko, bei einem Verkehrsunfall getötet oder schwer verletzt zu werden lag in diesem Jahr – noch ohne Bezug zu coronabedingten Veränderungen - bei der Gruppe der 18 – 24-Jährigen auf dem höchsten Niveau aller Risikogruppen, gefolgt von der Gruppe der 15 – 17-Jährigen sowie der Generation 65+. Siehe in diesem Zusammenhang auch die „Saarländische Unfalluhr“, Kapitel [IV. 2.1 Unfallursachen allgemein](#))

## IV. 2. Verkehrslage

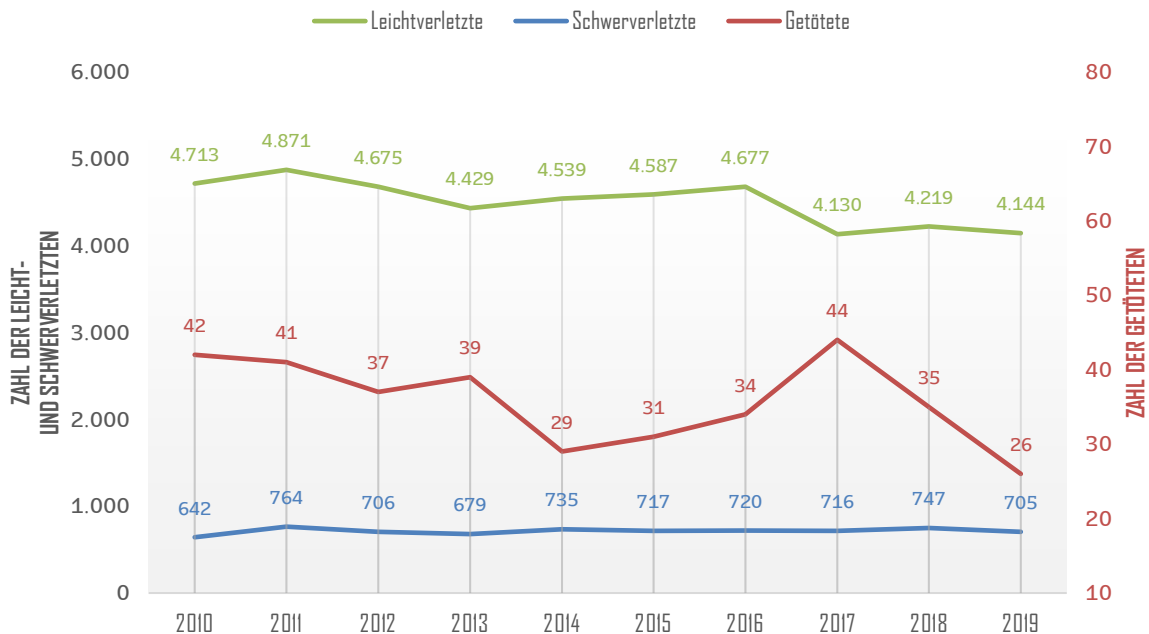
### IV. 2.1 Unfallursachen allgemein

Unfallursachen werden vornehmlich durch die polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme und gutachterliche Stellungnahmen ermittelt. Dabei werden überwiegend fahrerisches Fehlverhalten sowie die Fahrtüchtigkeit untersucht, aber auch witterungsbedingte Ursachen einbezogen sowie Defekte bei Fahrzeugen und Mängel im Verkehrsraum bewertet. Die durch die polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme vor Ort ermittelten Daten bilden die maßgebliche Grundlage für die anschließende Unfallanalyse (s.a. Kapitel IV.2.2 Unfallanalyse), die wiederum wesentlich ist für die Erarbeitung der Arbeitsunterlagen der örtlichen Unfallkommissionen (s.a. Kapitel [IV. 2.3 Unfallkommissionen](#)).

Die Anzahl der Verkehrsunfälle auf saarländischen Straßen ist in den letzten zehn Jahren nahezu kontinuierlich angestiegen. Wurden im Jahre 2010 noch 31.532 Verkehrsunfälle polizeilich registriert, waren es im Jahre 2019 bereits 35.485 Verkehrsunfälle.



## Entwicklung der Personenschäden bei Verkehrsunfällen im Saarland im Zeitraum 2010 - 2019



Bei allen Verkehrsunfällen prägt der Faktor „Mensch“ das Unfallgeschehen maßgeblich. Seit Jahrzehnten ist menschliches Fehlverhalten für Unfälle mit Personenschäden zu über 90 Prozent verantwortlich. Rund 7 Prozent der Unfälle mit verletzten und/oder getöteten Personen sind auf allgemeine Unfallursachen (Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse, Hindernisse, Wildunfälle) zurückzuführen. Lediglich rund ein Prozent der Unfälle mit Personenschaden sind durch technische Mängel bzw. Wartungsmängel der Fahrzeuge begründet, wobei etwa die Hälfte dieser unfallverursachenden technischen Defekte bei motorisierten Zweirädern auftritt.

Die festgestellten Unfallursachen sind dabei stark davon abhängig, wo sich die Verkehrsunfälle ereignen. So ist seit Jahren der Trend zu beobachten, dass z. B. innerhalb geschlossener Ortschaften in der Rangfolge Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren, Missachtung der Vorfahrt bzw. des Vorrangs und ungenügender Abstand die häufigsten Ursachen für Unfälle mit Personenschaden sind. Erst dann folgt die nichtangepasste Geschwindigkeit.

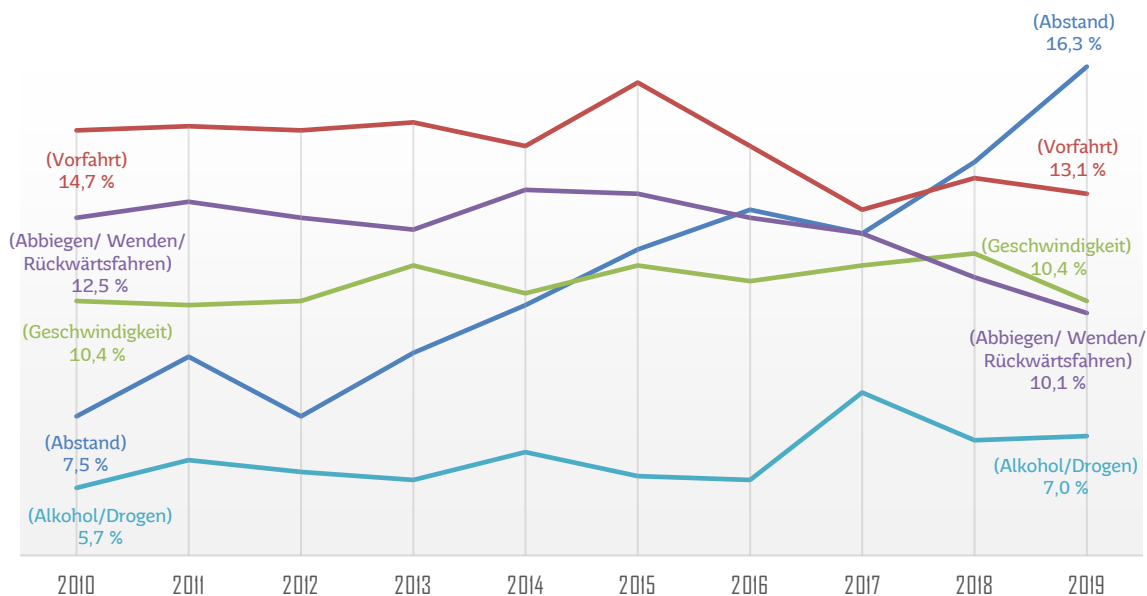
Sobald schneller gefahren werden darf, ändert sich diese Reihenfolge. Vor allem auf außerörtlichen Landstraßen kommt bei den dort erfassten Verkehrsunfällen mit Personenschaden mehr als die Hälfte der Verkehrsteilnehmenden ums Leben, obwohl die meisten Unfälle dieser Art in Ortschaften registriert werden. Insbesondere dort, wo ohnehin schneller gefahren werden darf, spielt die Missachtung der Geschwindigkeit bei der Verursachung von Verkehrsunfälle und deren Folgen eine maßgebliche Rolle. Insbesondere bei den Verkehrsunfällen mit tödlichen Folgen ist die Missachtung der Geschwindigkeit die Hauptunfallursache, gefolgt von Alkohol- und Drogenmissbrauch und falscher Fahrbahnnutzung (z. B. Kurvenschneiden oder Abkommen von der Fahrbahn als Folge einer falschen Geschwindigkeitswahl). Sie wird daher vom DVR zu Recht als „Killer Nr. 1“ bezeichnet. Auffällig ist zudem, dass weniger die erlaubte Höchstgeschwindigkeit missachtet wird, sondern vielmehr mit nicht angepasster Geschwindigkeit schwere Verkehrsunfälle verursacht werden, also mit einer solchen, die unterhalb der erlaubten Höchstgrenze liegt, aber nicht an die Straßen- und Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnisse angepasst ist.

Eine Ausnahme bilden auch im Saarland die Bundesautobahnen, wo das Hauptproblem in der Missachtung des geforderten Mindestabstandes liegt. Gemessen an den dort stattfindenden Fahrleistungen (auf 240 km Bundesautobahnen im Saarland werden 2,8 Milliarden Fahrkilometer, auf

den übrigen ca. 1.800 km klassifizierten Straßen werden ca. 5 Milliarden km geleistet), gelten die Bundesautobahnen als vergleichsweise sicher, da auf relativ wenig Fläche relativ viel Schnellverkehr abgewickelt wird, und dabei der Anteil von Getöteten und Schwerverletzten jeweils im einstelligen Prozentbereich liegt. Die besonderen Schutzmaßnahmen, die Trennungen der Fahrspuren und die begrenzten Zu- und Abfahrtmöglichkeiten mögen hierfür größtenteils maßgeblich sein.

Die „große Unbekannte“ bei den Unfallursachen bildet die „Ablenkung“ (s.a. Kapitel [V. 2.4 Ablenkung](#)), weswegen sie vom DVR auch als „Silent Killer“ bezeichnet wird. Ihre Nachweisbarkeit ist im Rahmen der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme extrem schwierig, so dass gesicherte Erkenntnisse nur begrenzt vorliegen. Unfallforscher gehen mittlerweile davon aus, dass die Ablenkung vor allem wegen des Siegeszuges des Smartphones und der Fortentwicklung von Informationssystemen in den Fahrzeugen zu den maßgeblichen Hauptunfallursachen gehört, die der Gefährlichkeit der Unfallursache Geschwindigkeit in nichts nachsteht, bzw. diese sogar übertrifft.

Entwicklung der fünf Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden im Zeitraum 2010 - 2019



Die in der Tabelle enthaltenen Unfallursachen sind die Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden (VUP) in den saarländischen Verkehrsunfallstatistiken der Jahre 2010 bis 2019.

Die Unfallursache „Abstand“ weist im Jahr 2019 einen mehr als doppelt so hohen Anteil am Gesamtaufkommen wie im Jahr 2010 aus. Während die Anteile der Unfallursachen „Vorfahrt“ und „Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren“ im gleichen Zeitraum leicht zurückgegangen sind und der Anteil der Unfallursache „Geschwindigkeit“ gleichgeblieben ist, stieg der Anteil der Unfallursache „Alkohol/Drogen“.

Unabhängig davon, welcher Fehler letztlich ursächlich für einen Verkehrsunfall war, steht fest, dass die Konsequenzen für viele Menschen einschneidend sind, wie die nachfolgende **Unfalluhr Saarland für das Jahr 2019** veranschaulicht:





**Alle 15 Minuten eine Unfallaufnahme durch die Polizei**  
**Alle 2 Stunden ein verunglückter Mensch**  
**Alle 11 Stunden ein verunglückter Mensch aus der Zielgruppe „Junge Fahrer“**  
**Alle 14 Stunden ein verunglückter Mensch aus der Zielgruppe „Senioren 65+“**  
**Alle 12 Stunden ein verunglückter Fahrrad Fahrer**  
**Alle 17 Stunden ein verunglückter Kraftrad Fahrer**  
**Alle 17 Stunden ein verunglückter Mensch als zu Fuß Gehender**

**Jeden Tag ein verunglücktes Kind**  
**Alle 14 Tage ein getöteter Mensch**  
**Alle 2 Tage ein schwerverletzter Mensch**

Auf **Bundesebene** sind im Jahre 2019, das (neben dem “besonderen Corona-Jahr“ 2020) als bestes aller statistischen Jahre seit Einführung der Verkehrsunfallstatistik gilt, jeden Tag im Straßenverkehr

- 8 Menschen gestorben,
- 1.054 verunglückt,

davon wurden 178 Menschen so schwer verletzt, dass sie sich womöglich nie mehr ganz von den Unfallfolgen erholen werden.

Insgesamt wurden 2019 bundesweit 2,7 Millionen Verkehrsunfälle polizeilich registriert.

Bedenkt man zudem, dass laut DVR bei jedem Verkehrstoten weitere 113 Menschen in Mitleidenschaft gezogen werden, sollen diese Zahlen daran erinnern, dass sichere Mobilität nicht selbstverständlich ist, und es Aufgabe von uns allen ist, im Rahmen des Möglichen daran mitzuwirken, den Straßenverkehr sicherer zu machen.

## IV. 2.2 Verkehrsunfallanalyse

Teil einer effektiven und effizienten polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit ist insbesondere die permanente und sorgfältige Analyse der erfassten Verkehrsunfälle. Diese Aufgabe obliegt im Saarland einer speziellen Verkehrsunfallanalysestelle der Vollzugspolizei. Wesentliches Ziel der Verkehrsunfallanalyse ist es, mittels einer detaillierten Betrachtung und Prüfung von Schadenereignissen entsprechende Erkenntnisse zu gewinnen, damit die Anzahl zukünftiger Verkehrsunfälle reduziert und schweren Folgen von Verkehrsunfällen entgegengewirkt werden kann.

Zur Erreichung dieses Ziels werden alle vollzugspolizeilich erfassten Verkehrsunfälle systematisch analysiert. Unfallhäufungslinien und -stellen werden mittels einer computergestützten Auswertung zudem automatisiert ermittelt. So können zum Beispiel Hinweise zu den Hauptunfallursachen, unfallauslösenden Faktoren sowie ggf. besonderen Umständen gewonnen werden.

Die so gewonnenen Erkenntnisse bilden deshalb nicht nur die Grundlage für polizeiliche Strategien und Konzeptionen zur Verhinderung von Verkehrsunfällen bzw. der Reduzierung ihrer Folgen, sondern nehmen auch Einfluss auf die Arbeit anderer Träger der Verkehrssicherheit, wie z.B. den örtlichen Unfallkommissionen, in welchen neben den Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden auch die Polizei vertreten ist (s.a. Kapitel [IV. 2.3 Unfallkommissionen](#)).

Die strukturelle Verkehrsunfallanalyse ermöglicht in diesem Zusammenhang auch die nähere Betrachtung ausgewählter Verkehrsunfalltypen, zum Beispiel im Rahmen der Verkehrsunfälle mit Wild, sodass eine Differenzierung zu anderen Verkehrsunfällen möglich ist.

## IV. 2.3 Unfallkommissionen

### *Um was geht es?*

Verkehrsunfälle ereignen sich nicht zufällig oder unabwendbar. In den meisten Fällen sind unfallbegünstigende Faktoren wie

- menschliches Fehlverhalten  
(z. B. Geschwindigkeit, Überholen, Abstand oder Ablenkung)
- Unzulänglichkeiten in der Verkehrsregelung  
(zu viele Schilder, zu wenig Schilder, Widersprüche in der Anordnung)
- Mängel im Straßenbau  
(z. B. Fahrbahnbeschaffenheit, Markierungen, Sichthindernisse, Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen)
- Mängel in der Verkehrstechnik  
(z. B. falsche Einstellungen von Ampeln)

jeweils für sich alleine oder in ungünstiger Konstellation zueinander ursächlich dafür, dass sich vorhandene Sicherheitsspielräume erschöpfen und Verkehrsunfälle die Folge sind.

Eine wichtige Aufgabe zur Bekämpfung von Verkehrsunfällen besteht somit darin, die Ursachen zu ermitteln, die immer wieder bestimmte Fahrkonflikte nach einem erkennbaren Muster begünstigen.

## ***Wie ist es zu bewerten?***

Um die Ursachen von Verkehrsunfällen im Saarland einheitlich zu untersuchen und daraus sachgerechte Maßnahmen wirksam abzuleiten, bieten sich folgende Arbeitsschritte an:

- Erkennen und Analysieren von Verkehrsunfällen nach standardisierten Methoden
- Bewerten der Analysedaten
- Anordnen und Umsetzen von verkehrslenkenden und verkehrsregelnden, verkehrstechnischen und straßenbaulichen Maßnahmen
- Zielgerichtete Verkehrsüberwachung u./o. Verkehrssicherheitsberatung
- Wirkungskontrolle

Diese Schritte offenbaren Aufgabenstellungen im Verkehrsbereich, die in der Verantwortung der Straßenverkehrsbehörden, der Straßenbaubehörden sowie der Vollzugspolizei liegen. Deshalb ist es erforderlich, dass diese drei Behörden eng zusammenarbeiten. Dies erfolgt in den saarländischen Unfallkommissionen. Das Saarland verfügt über zehn Unfallkommissionen. Neben der Landesunfallkommission auf Ministeriumsebene (Oberste Straßenverkehrsbehörde) verfügen die fünf Landkreise, der Regionalverband, die Landeshauptstadt sowie die beiden kreisfreien Städte jeweils über eine eigene örtliche Unfallkommission. Mit Einrichtung des Fernstraßenbundesamtes mit seiner Autobahngesellschaft des Bundes zum 01. Januar 2021 ist die bis dahin vom Landesbetrieb für Straßenbau wahrgenommene Aufgabe der Unfallkommission für die saarländischen Bundesautobahnen auf diese Bundesstellen (Autobahn-Unfallkommissionen) übergegangen.

Für Ihre Sitzungen erhalten die neun örtlichen Unfallkommissionen des Saarlandes die von der Vollzugspolizei nach bundesweiten Standards festgestellten und aufbereiteten Daten zu unfallauffälligen Bereichen im jeweiligen örtlichen Zuständigkeitsbereich. Diese Unterlagen bilden die Arbeitsgrundlage der örtlichen Unfallkommissionen. Sie werden bewertet, um daraus unterschiedliche verkehrsregelnde, straßenbauliche, verkehrstechnische und verkehrspolizeiliche Maßnahmen zu folgern, zu beschließen und umzusetzen sowie nach einer festgelegten Zeit hinsichtlich ihrer Wirkung zu überprüfen. Im Idealfall werden die Faktoren, die Unfälle begünstigen, beseitigt, so dass sich das Unfallgeschehen an der behandelten Stelle beruhigt.

Mit Inkraftsetzung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO v. 15.11.2021 analysiert und bewertet das Fernstraßen-Bundesamt mit seiner Autobahn-GmbH die anonymisiert an das Statistische Bundesamt übermittelten Unfalldaten über alle polizeilich aufgenommenen Straßenverkehrsunfälle auf Autobahnen.

## ***Was ist zu tun?***

Die Arbeit der Unfallkommissionen des Saarlandes bewerten wir als wesentlichen Beitrag für mehr Verkehrssicherheit auf saarländischen Straßen. Die Bereitstellung von Landespersonal für die Kommissionsarbeit unterstützen wir ausdrücklich. Wir danken den Bediensteten auf Landes- und Kreisebene für ihre Bereitschaft, diese wichtige Aufgabe zu ihren täglichen Pflichten zusätzlich zu übernehmen. Über die ministerielle Landesunfallkommission werden wir die örtlichen Unfallkommissionen im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten fördern. Hierzu gehört vor allem die fachliche Qualifikation der Mitglieder, um in den Kommissionen tätig werden zu können. Soweit es sich um Straßen handelt, bei denen das Saarland die Straßenbaulastträgerschaft hat, werden wir Beschlüsse der örtlichen Unfallkommissionen aus straßenbaulicher Sicht mit Vorrang behandeln.

Mit Wirkung vom 01. Januar 2018 haben wir den Erlass für die örtliche Unfalluntersuchung und daraus abzuleitende Maßnahmen zur Bekämpfung von Straßenverkehrsunfällen im Saarland durch Unfallkommissionen (Unfallkommissionserlass 2018) in Kraft gesetzt, der die Arbeit der örtlichen Unfallkommissionen sowie die darauf beruhende analytische Vorarbeit stärken soll.

Im Austausch mit den anderen Bundesländern, privaten Verkehrssicherheitsträgern und der saarländischen Hochschule für Technik und Wissenschaft des Saarlandes (htw saar) werden wir die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Landesunfallkommission in die Arbeit der örtlichen Unfallkommissionen einfließen lassen und Pilotprojekte für mehr Verkehrssicherheit im Rahmen des Möglichen initiieren bzw. fördern.

Zu nennen wären hier insbesondere

- die Bekämpfung von Wildunfällen (s.a. [Kapitel IV.2 Wildunfälle](#)),
- die Bereitstellung von multifunktionalen LED-Dialogdisplays,
- die „Landstraßenkampagne“ zur Bekämpfung von Gegenverkehrsunfällen auf Landstraßen.

Die beiden letzteren Aktionen erfolgen in Kooperation mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“.

## IV. 2.4 Verkehrsschauen

### ***Um was geht es?***

Für einen sicheren Verkehrsablauf ist der technisch einwandfreie Zustand der Straße und des Straßenzubehörs (Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und Verkehrsanlagen aller Art, die der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs dienen) von wesentlicher Bedeutung. Witterungseinflüsse und starke Nutzungen können den baulichen und technischen Zustand des Straßenkörpers sowie des Zubehörs schädigen. Veränderte Rahmenbedingungen können auch einstmals zutreffende verkehrsrechtliche Anordnungen unzureichend werden lassen und bedürfen einer neuen Lagebewertung.

### ***Wie ist es zu bewerten?***

Schäden an Straßen, Mängel am Straßenzubehör sowie unzureichende verkehrsrechtliche Anordnungen bergen hohe Sicherheitsrisiken für den Straßenverkehr. Um diese Risiken zu minimieren, schreibt die Verwaltungsvorschrift zur StVO vor, Verkehrsschauen durchzuführen. Diese Vorausschau im Straßenverkehr soll Gefahrenstellen im Straßenverkehr perspektivisch erkennen, damit sich durch deren Beseitigung Verkehrsunfälle erst gar nicht ereignen. Sie setzt damit im Vorfeld an und unterscheidet sich von der Arbeit der Unfallkommissionen, die eine rückwirkende Analyse des Unfallgeschehens vornimmt. Eine sorgfältige Verkehrsschau setzt auf die Unfallverhütung und weniger auf die Schadensbeseitigung.

Im Rahmen der Verkehrsschau sollen Fachleute aus Straßenverkehrs-, Straßenbau und Polizeibehörden regelmäßig den Zustand von Straßen und die Sichtbarkeit der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen überprüfen. Sie sollen Knotenpunkte, freie Strecken und Fahrbahnrande erfassen. Sie können als allgemeine Regel-Verkehrsschauen oder aber auch als Sonderuntersuchungen (Motorradstrecken, Radverkehr, Bahnübergänge u. a.) durchgeführt werden.

Dabei stellen sich zum Beispiel folgende Fragen:

- Sind die jeweiligen Vorfahrtregeln, Lichtsignalanlagen, Verkehrsführungen, Markierungen und Wegweisungen notwendig und richtig platziert?
- Sind sie leicht zu erkennen, unmissverständlich und in gutem Zustand?
- Gibt es am Fahrbahnrand Hindernisse, die Gefahrenquellen darstellen?
- Verursachen Fahrbahnschäden eine verminderte Griffigkeit oder Aquaplaning?

Die Federführung der Verkehrsschauen liegt bei den Straßenverkehrsbehörden des Regionalverbandes, der Landeshauptstadt, der Landkreise sowie der kreisfreien Städte.

### ***Was ist zu tun?***

Die Durchführung von Verkehrsschauen stellt für uns ein wichtiges Instrumentarium zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dar. Das frühzeitige Erkennen von Gefahrenquellen im Straßenverkehr hilft, Verkehrsunfälle zu vermeiden. Der mit einem Verkehrsunfall verbundene Aufwand und die sich daraus ergebenden Folgen (menschliches Leid, wirtschaftliche Folgen) können mit einer sorgfältigen Verkehrsschau minimiert werden.

Wir bitten die zuständigen Straßenverkehrsbehörden darum, dieses wichtige Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu nutzen. Wir setzen uns dafür ein, dass der damit verbundene Arbeitsaufwand durch Nutzung geeigneter Arbeitshilfen im Rahmen bleibt. So empfehlen wir das Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen (MDV) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V: (FGSV Nr. 389). Auch der „Praxisleitfaden Verkehrsschau“ des ADAC gibt wertvolle Anregungen, welche Aspekte bei der Verkehrsschau beachtet werden sollten.

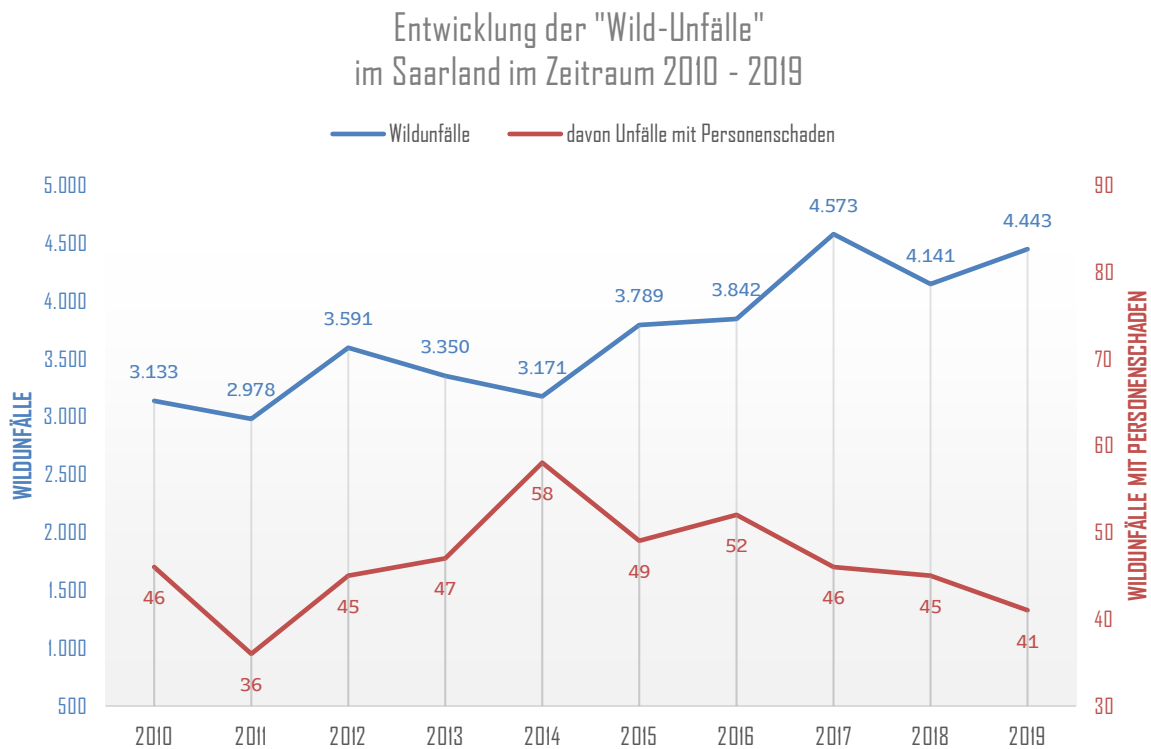
Die Nutzung von digitalen Arbeitshilfen für die Planung, Aufnahme, Dokumentation und Auswertung aller für eine Verkehrsschau relevanten Daten, die insbesondere geeignet sind, Verkehrsschauen als fortlaufenden Prüfprozess zu organisieren, ist für uns ein wesentliches Element für ein effizientes Straßenmanagement. Wir werden uns auf Bund-Länder-Ebene dafür verwenden, neue Software-Werkzeuge zu entwickeln, um die saarländischen Straßenverkehrsbehörden bei dieser wichtigen Aufgabe zu unterstützen.

## IV. 2.5 Sonderfall: Wildunfälle

### *Um was geht es?*

Der Blick in die Verkehrsunfallstatistik belegt, dass sich die Wege von Wildtieren auf Wanderschaft und der Menschen in ihren Fahrzeugen in den letzten Jahren immer öfter kreuzen. Auf Bundesebene ereignen sich jedes Jahr mehr als **250.000 Wildunfälle**. Mit anderen Worten: **Alle 2 Minuten kommt es zu einem Verkehrsunfall**, bei dem es zu einem Zusammenstoß mit Wildtieren oder zu Schäden infolge von Ausweichmanövern kommt. Die Dunkelziffer dürfte höher sein, denn nicht jeder Verkehrsunfall wird polizeilich gemeldet. Im Jahre 2018 starben z.B. 15 Menschen bei solchen Verkehrsunfällen, 2.739 wurden verletzt, davon 537 schwer. Die Unfallkosten betragen über 750 Millionen Euro. Nach Schätzungen des Deutschen Jagdverbandes (DJV) werden jedes Jahr mehr als eine Million Wildtiere bei solchen Unfällen getötet.

Auf **saarländischen Straßen** ereigneten sich im Zeitraum 2015 bis 2019 insgesamt 20.788 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Wildtieren. Dies entspricht einem Anteil von 12 Prozent aller in dieser Zeit registrierten Verkehrsunfälle. Dabei wurden 233 Menschen verletzt. Der Schadensaufwand für die Versicherungen betrug für die Unfälle auf saarländischen Straßen in diesem Zeitabschnitt ca. 140 Millionen Euro. Die Unfälle ereigneten sich überwiegend auf Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften, und damit dort, wo schneller gefahren werden kann. Je höher aber die Geschwindigkeit, desto höher die Aufprallenergie, die auf das Fahrzeug einwirkt. Stößt man mit seinem Pkw bei 60 km/h mit einem Hirsch zusammen, so hat das den gleichen Effekt, als würde sich ein **5 Tonnen schwerer Elefant** auf die Motorhaube setzen. Der Wildunfall mit seinen beträchtlichen Folgen für Mensch und Tier ist daher ein unterschätztes aber durchaus **schwerwiegendes Problem für die Verkehrssicherheit**.



### ***Wie ist es zu bewerten?***

Die **Gründe für Wildunfälle** im Straßenverkehr sind vielfältig. Die Tierpopulationen haben sich erhöht und verstärken den Druck der Tiere zu vermehrter Wanderung auf der Suche nach Unterkunft, Nahrungsquellen und Paarungspartnern. Ein verändertes landwirtschaftliches Nahrungsangebot auf Feldern entlang von Landstraßen spielt eine weitere Rolle. Besonders viele Tierbewegungen gibt es in den Früh- und Abenddämmerungszeiten im Frühjahr und im Herbst, also immer dann, wenn auch viele Berufspendlerinnen und Berufspendler unterwegs sind. Aber auch in den übrigen Zeiten des Jahres ist die Gefahr nicht gebannt und daher Vorsicht geboten.

**Tiere kennen keine Verkehrsregeln.** Der Versuch, das **Tierverhalten zu beeinflussen**, hat sich schwieriger erwiesen, als ursprünglich gedacht. So haben **Wildwarner** an Leitpfosten, die im Jahre 2012 entlang von drei saarländischen Pilotstrecken angebracht wurden, um durch optische und akustische Reize Tiere abzuhalten, nicht die erhoffte Wirkung gehabt. Die Unfallzahlen auf diesen Strecken veränderten sich mittelfristig nicht erkennbar nach unten. Eine Studie der UDV aus dem Jahre 2018 stützt diese Erkenntnis.

**Technische Sperren, z. B. Wildzäune**, an besonders gefährlichen Stellen wirken nachweislich besser. Ihr Nachteil: Sie werden von Tieren teilweise umwandert. Je nach Länge besteht die Gefahr, dass notwendige Wildwanderbewegungen verlagert oder ganz unterbunden werden. Lücken durch Beschädigungen erweisen sich schnell als hochgefährlich, wenn Tiere hindurch gelangen, entlang der Straße weiterwandern und dann nicht mehr zurückkönnen, selbst wenn sie wollten.

So kommen den **Menschen wichtige Pflichten** zu, die mit ihren Fahrzeugen vor allem zu den kritischen Zeiten Landstraßen an Feldern oder durch Wälder befahren. Der **Grundsatz der vorausschauenden Fahrweise verlangt** bei dem Verkehrszeichen Wildwechsel eine gesteigerte Aufmerksamkeit durch erhöhte Bremsbereitschaft, Beobachtungen der Fahrbahnränder und des genügenden Abstands zum Vorfahrenden. Vor allem die **deutliche Reduzierung der Geschwindigkeit** ist maßgeblich, um Unfälle zu vermeiden bzw. die Folgen im Falle eines unvermeidlichen Zusammenstoßes zu mindern.

Im Zuge der voranschreitenden **Automatisierung der Fahrzeugtechnik** arbeiten Industrie und Wissenschaft auch an der Entwicklung von Assistenzsystemen, die Wildtiere im Straßenseitenraum mit einer speziellen Sensorik detektieren, den Fahrer warnen und erforderlichenfalls selbsttätig Fahrabläufe verändern. Diese Fahrzeugsysteme werden voraussichtlich einen **erheblichen Sicherheitsbeitrag** leisten. Sie stehen aber derzeit noch nicht zur Verfügung. Umso mehr liegt es also an jedem Einzelnen von uns, Verantwortung zu zeigen und sich an die Pflichten zu erinnern, um sich selbst sowie andere Verkehrsteilnehmende und Tiere zu schützen.

### ***Was ist zu tun?***

**Vorsicht ist die beste Voraussetzung**, um das Leben von Mensch und Tier zu schützen und bedeutende Sachwerte zu erhalten. Weil das Verhalten von Wildtieren von komplexen Einflüssen abhängt, hatten Versuche der Verhaltensbeeinflussung nicht den erwünschten Effekt. Wir wollen daher mit den Mitteln der Verkehrssicherheitsarbeit verstärkt den **Menschen in den Mittelpunkt** der Betrachtung rücken. Daher haben wir an besonders belasteten Wildunfallstrecken an der L 131 in St. Wendel sowie an der B 41 in Neunkirchen ein Verkehrssicherheitsprojekt umgesetzt.



Mit dynamischen **Wildwarn-Dialogdisplays** wollen wir alle Verkehrsteilnehmenden, die in den Wirkungsbereich der LED-Verkehrszeichen fahren, daran **erinnern, dass nun die Fahrt auf einer gefährlichen Strecke beginnt** und sie an ihre **besondere Verantwortung** beim Befahren dieser Strecke erinnern.



Bei Annäherung wird das ruhende System aktiviert und es leuchtet umgehend das LED-Display mit dem Verkehrszeichen „Wildwechsel“ und der zusätzlichen LED-Textzeile „ACHTUNG“ auf, um auf die Gefahr eines möglichen Wildwechsels hinzuweisen. Durch diese **direkte Ansprache** erhoffen wir uns eine unmittelbare Verhaltensbeeinflussung der Kfz Fahrenden im Sinne einer **erhöhten Aufmerksamkeit und angepassten defensiven Fahrweise**. Ein integriertes Modul kann überdies Geschwindigkeitsprofile erstellen, um eine rückwirkende Analyse des Geschwindigkeitsfahrverhaltens des Kfz-Verkehrs durchführen zu können. Sie können als Grundlage dienen, um notwendige Geschwindigkeits-reduzierungen anzuordnen.

Mit einer flankierenden **Öffentlichkeitsarbeit** wollen wir für das Projekt werben und dabei gleichzeitig auf die besonderen **Verantwortlichkeiten der Verkehrsteilnehmenden** zur Vermeidung von Wildunfällen hinweisen. Zeitgleich wollen wir aber auch an bewährten Methoden festhalten. Den **örtlichen Unfallkommissionen** kommen dabei besondere Aufgaben zu. (s. hierzu auch Kapitel V.2. Unfallkommissionen). Wir begrüßen ausdrücklich alle Eigeninitiativen der Kommissionen zur Bekämpfung von Wildunfällen und werden diese durch die Landesunfallkommission im Rahmen der Möglichkeiten unterstützen. Die Vollzugspolizei wird die durch die **polizeiliche Unfallaufnahme** erhobenen Daten in einem **Lagebild** für besonders betroffene Straßenabschnitte abbilden, um die **Basis für Maßnahmenansätze** zu schaffen.

Der Landesbetrieb für Straßenbau wird mit seinen **betriebsdienstlichen Verkehrsschauen** Wildunfall belastete Strecken im Blick behalten. Durch **Rückschnitte von Bäumen** und Sträuchern werden die **Sichtbeziehungen** an den Fahrbahnrandern verbessert. Der Neubau sowie die Unterhaltung von **technischen Barrieren (Zäunen)** ist ein weiteres wichtiges Element zur Unfallvermeidung. Hier werden wir auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Belangen der Verkehrssicherheit und des Tierschutzes achten.

Wir teilen die Überzeugung, dass im Zuge der voranschreitenden Fahrzeugautomatisierung die Entwicklung von **Fahrerassistenzsystemen** zum Erkennen von und Warnung vor Wildtieren einen enormen Sicherheitsgewinn bringen wird. In den zuständigen Bund-Länder-Fachgremien werden wir entsprechende Forschungsvorhaben unterstützen und uns dafür einsetzen, die hierfür **notwendigen fahrzeugzulassungsrechtlichen Voraussetzungen** zu schaffen.

## IV. 2.6 Opferschutz nach Verkehrsunfällen

### ***Um was geht es?***

Schwere Verkehrsunfälle haben für Unfallopfer nicht selten erhebliche körperliche und finanzielle Konsequenzen. Selbst wenn körperliche Schäden verheilt und finanzielle Regulierungen abgeschlossen sind, können die seelischen Folgen des Erlebten weitaus länger nachwirken. Dies gilt nicht nur für die unmittelbaren Unfallopfer selbst, sondern auch für deren Angehörige. Auch Augenzeugen und Hilfeleistende können unter den Ereignissen leiden und somit zum Mitopfer werden. Physische und psychische Belastungsreaktionen auf Extremereignisse sind zunächst normal. Halten Symptome aber über einen längeren Zeitraum an oder verschlimmern sie sich, besteht das Risiko, dauerhaft zu erkranken.

### ***Wie ist es zu bewerten?***

Die Vielzahl von Regelungsnotwendigkeiten, die sich nach einem schweren Verkehrsunfall ergeben, können Menschen in der Ausnahmesituation überfordern. Umso wichtiger ist es, allen Betroffenen frühzeitig Unterstützung zu geben. Spezielle Hilfeeinrichtungen leisten hierbei wertvolle Dienste.

### ***Was ist zu tun?***

Wir begrüßen das hohe Engagement zahlreicher Vereine, die sich darauf spezialisiert haben, Opfern nach Verkehrsunfällen zu unterstützen, und empfehlen allen Betroffenen, deren Dienste in Anspruch zu nehmen.

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) hat gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) sowie der Bundesanstalt für das Straßenwesen (BAST) ein Internetportal [www.hilfefinder.de](http://www.hilfefinder.de) entwickelt, die Verkehrsunfallopfern, deren Angehörigen, Zeugen oder Helfern umfassende Informationen zum Thema psychische Unfallfolgen geben will.

Kostenlose Beratung und konkrete Hilfe für Unfallopfer (Opferschutz, Opferhilfe), die durch fremdes Verschulden bei einem Unfall (Verkehrsunfall, Freizeitunfall, usw.) verletzt werden, sowie Hilfe im Umgang mit Behörden und Versicherungen, bei der Suche nach einem geeigneten Fachanwalt, bei der Suche nach medizinisch-psychologischer Erstberatung bei seelischen Belastungen infolge eines Unfalls mit Personenschaden, sowie die Vermittlung von Hilfen anderer Organisationen bietet subvenio e.V. ([www.subvenio-ev.de](http://www.subvenio-ev.de)).

Beratung und Hilfe bei Schädigungen des Zentralen Nervensystems durch Unfälle erhalten Betroffene unter ([www.hannelore-kohl-stiftung.de](http://www.hannelore-kohl-stiftung.de)).

Die Deutsche Interessengemeinschaft für Verkehrsunfallopfer e.V. (DIVO e.V.) gibt Betroffenen Rat und Unterstützung zu Fragen über Ihre Rechte als Unfallopfer, über Ihre Rechte als Angehörige eines Unfallopfers sowie über weitergehende Hilfemöglichkeiten. Unter der Telefonnummer: 02421/123-212 sowie unter ([www.divo.de](http://www.divo.de)) erhalten Sie weitere Informationen.

Bei Verkehrsunfallfluchten kann der Verein Verkehrsofferhilfe e.V. ([www.verkehrsofferhilfe.de](http://www.verkehrsofferhilfe.de)) helfen. Er greift ein, wenn der Unfall durch nicht ermittelte oder nicht versicherte Kraftfahrzeuge verursacht, wenn das Auto vorsätzlich und widerrechtlich als "Tatwaffe" eingesetzt oder der Autohaftpflichtversicherer insolvent geworden ist.

Für private Erst- und Nothelfer, die bei Unglücksfällen, wie z. B. bei einem Verkehrsunfall, Hilfe leisten und dabei geschädigt werden, bietet die Unfallkasse Saar (UKS) eine beitragsfreie gesetzliche Unfallversicherung. Nähere Informationen sind unter [www.uks.de](http://www.uks.de) (Versicherung/Versicherte/Hilfeleistende(Einzelhelfer)) oder unter 06897 9733-0 zu erhalten.

## IV. 3. Verkehrssicherheit in der Großregion

### *Um was geht es?*

Der **Gipfel der Großregion**<sup>4</sup> sieht in der Beteiligung aller in der Großregion lebenden Bürgerinnen und Bürger den maßgeblichen Faktor der **großregionalen Zusammenarbeit**. Ein Schwerpunkt der Bemühungen liegt in der Fortführung und Verbreitung erfolgreicher Kampagnen und Projekte der großregionalen Kooperationspartner. Mit Blick auf die Freiheit des Personenverkehrs und damit auf die Mobilität der in der Großregion Lebenden ist eine transparente, **bürgernahe Verkehrssicherheitsarbeit** das erklärte Ziel aller für die Verkehrssicherheit in der Großregion zuständigen Kooperationspartner.

### *Wie ist es zu bewerten?*

„**Mobilität**“ spielt für eine moderne Gesellschaft im Herzen eines „**Europas ohne Grenzen**“ eine große Rolle. Die Bürgerinnen und Bürger haben einen Anspruch auf eine sichere Verkehrsteilnahme in der Großregion.

**Im Straßenverkehr verlieren jährlich mehr Menschen ihr Leben als durch Straftaten.** Täglich sterben durchschnittlich 2 Menschen auf den Straßen in der Großregion.

Verkehrsunfälle führen nicht nur zu **menschlichem Leid**, sondern auch zu **volkswirtschaftlichen Verlusten** durch Ressourcenausfälle und Reproduktionskosten. Diese Kosten entstehen unter anderem durch medizinische, juristische und verwaltungstechnische Aufwendungen, mit denen eine äquivalente Situation wie vor dem Verkehrsunfall hergestellt werden soll. Allerdings existieren zahlreiche Möglichkeiten, Menschenleben im Straßenverkehr zu retten. Um dieses **Verbesserungspotenzial** auszuschöpfen, sollen erfolgversprechende Maßnahmen gemeinsam initiiert bzw. grenzüberschreitend fortgeführt werden.

Eine **erfolgreiche Zusammenarbeit** setzt Kenntnisse über:

- relevante Verkehrsunfallzahlen,
- die durchgeführten und geplanten grenzüberschreitenden Kampagnen und Projekte,
- und die jeweiligen Akteure voraus.

### *Was ist zu tun?*

Mit dem „**Verkehrssicherheitslagebild für die Großregion**“ werden relevante Informationen für die großregionale Verkehrssicherheitsarbeit kontinuierlich bereitgestellt. Denn bisher werden Verkehrsunfalldaten in den europäischen Staaten und somit auch innerhalb der Großregion unterschiedlich erhoben und bewertet. Das Lagebild dient dazu, vergleichbare Daten zu erheben und übersichtlich darzustellen.

Die vergleichende Betrachtung ermöglicht zum einen die **Feststellung regionaler Brennpunkte** und zum anderen die Feststellung von Hauptunfallursachen und Risikogruppen in der gesamten Großregion, die bei ausschließlich nationaler Betrachtung unter Umständen nur nachgeordnete Bedeutung hätten.

Ein Vergleich der Betrachtungszeiträume „2012 – 2016“ und „2015 – 2019“ weist eine positive Entwicklung in Bezug auf die im Straßenverkehr der Großregion getöteten Personen bezogen auf 100.000 Einwohner aus. Weiterhin erlauben die entsprechenden Karten (Abb. 1 und 2) durch eine kleinräumlichere Betrachtung die Identifizierung von regionalen Besonderheiten zur Initiierung regionaler Kampagnen, wie z.B. des luxemburgischen Aktionsplans „Plan de sécurité routière 2019-2023“, der ebenso wie das hier vorliegende „Verkehrssicherheitsprogramm 2025 für das Saarland“ das Ziel „**Vision Zero**“ verfolgt.

Abb. 1

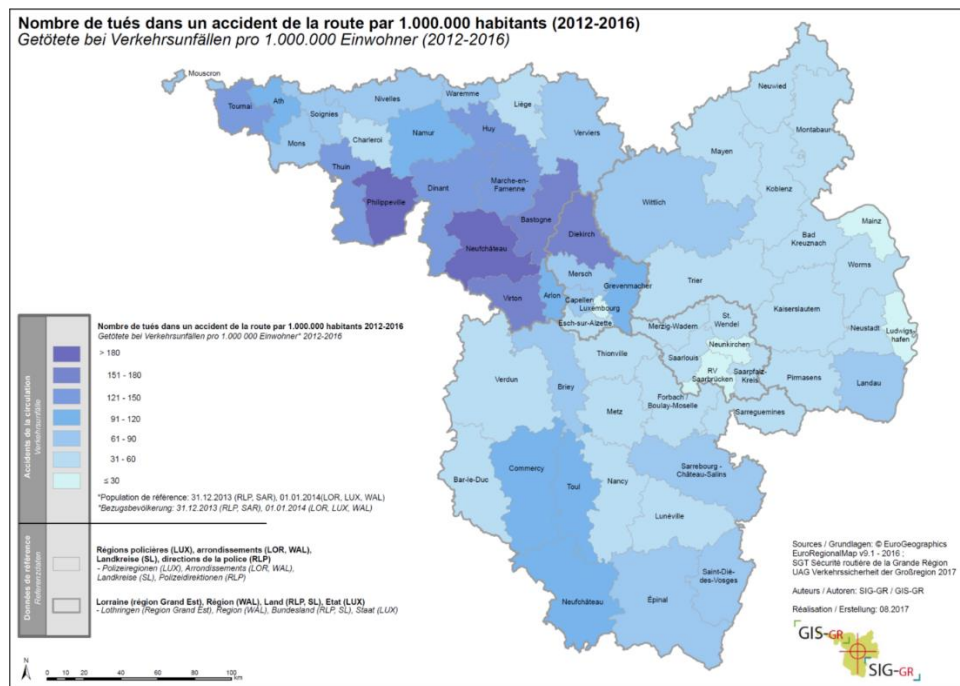
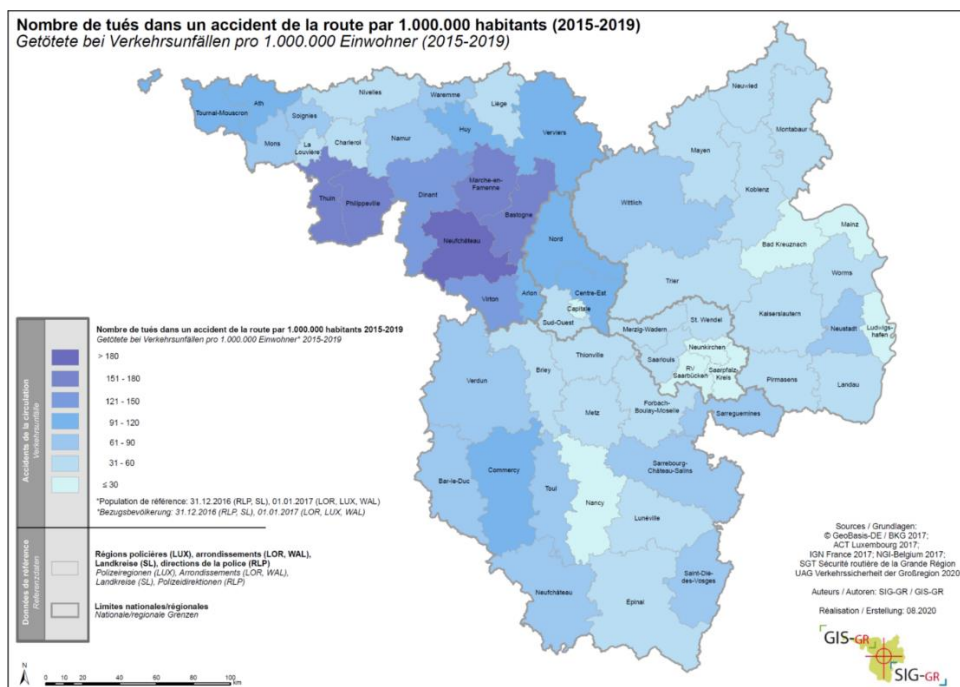


Abb.2



Neben der grafischen Darstellung relevanter Verkehrsunfallzahlen, ist die Darstellung von themenbezogenen **Verkehrssicherheitskampagnen**, die in der Großregion durchgeführt werden, Teil des Lagebildes. Durch den Austausch dieser Konzepte und der gemachten Erfahrungen können bereits bewährte Konzepte von Kooperationspartnern in anderen Teilen der Großregion übernommen und neue Konzepte für die gesamte Großregion entwickelt werden. Im Sinne einer zielgruppenorientierten, kontinuierlichen Präventionsarbeit sollen die Hauptunfallursachen in den Fokus genommen und ein Bewusstsein für verkehrsgerechtes Verhalten geschaffen werden.

Das Lagebild soll die in anderen Themenfeldern bereits bewährte, **multinationale Zusammenarbeit** auch in Verkehrssicherheitsfragen innerhalb der Großregion unterstützen und erleichtern sowie zur besseren **Vernetzung der Träger der Verkehrssicherheitsarbeit** in der Großregion beitragen.

In diesem Kontext werden im „**Verkehrssicherheitslagebild für die Großregion**“ und auf der Internetseite der Großregion aktuelle Projekte und die jeweiligen Verantwortlichen der Kooperationspartner vorgestellt. Dabei ist anzumerken, dass, nicht zuletzt initiiert durch die Mitglieder der UAG „Verkehrssicherheit“, immer mehr Präventionskampagnen in der Großregion gemeinsam und grenzüberschreitend durchgeführt werden.

In diesem Kontext wurde durch die UAG „Verkehrssicherheit“ die **Kampagne „Sicherheit geht vor“** für weiterführende Schulen in der Großregion gestartet.

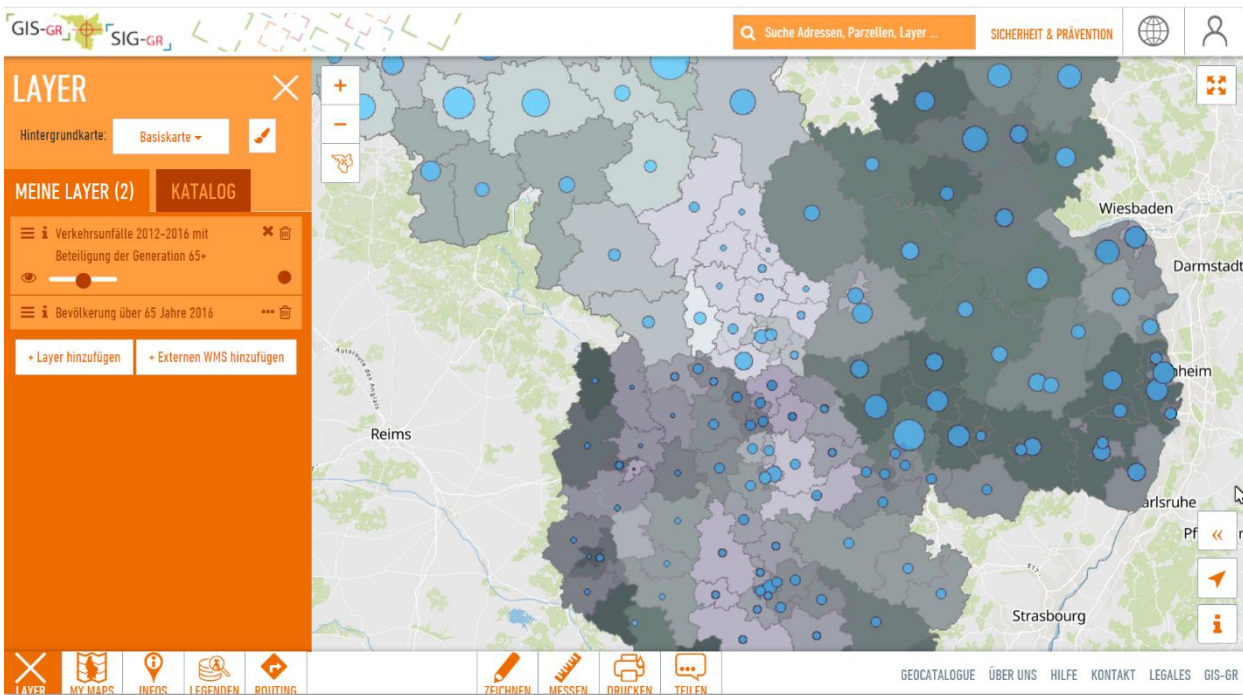
Der Auftakt der Veranstaltungsreihe fand im März 2018 am Schengen-Lyzeum in Perl statt. In einer Kooperation der Polizei Luxemburg, dem Schengen-Lyzeum Perl, dem Jugendbüro des Landkreises Merzig-Wadern und der Saarländischen Polizei wurden Schülerinnen und Schüler im Alter von 15 – 17 Jahren vor allem über die Gefahren im Straßenverkehr aufgeklärt, über die Folgen von Alkohol und Drogenkonsum informiert und zu regelgerechtem Verhalten motiviert. Dies geschieht im Rahmen eines modularen Programms, welches die Partner gemeinsam gestalten. Hierbei werden körperliche Verletzungen und schwerwiegende Unfallfolgen eindrucksvoll dargestellt und Betroffene berichten von ihren Erfahrungen mit Alkohol und Drogen im Straßenverkehr. In Form von Rollenspielen werden typische Situationen dargestellt und anschließend gemeinsam beraten. Zur Steigerung der Nachhaltigkeit dieses Projekts werden alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer aktiv eingebunden.

Dieses großregionale Projekt stellt für die Verkehrssicherheitsarbeit in der Großregion einen wichtigen Schritt zur Intensivierung der **multinationalen Zusammenarbeit** dar, dem noch viele weitere folgen sollen.

Über das **Internetportal der Großregion** [www.grossregion.net](http://www.grossregion.net) ist unter dem Hauptgliederungspunkt „Bürger“ der Gliederungspunkt „Verkehr“ zu finden. Hier können aktuelle Informationen zu den aktuellen „Verkehrssicherheitskampagnen“ abgerufen werden. Aktuelle Lageinformationen zu „Verkehrsunfällen“ können direkt im Internetportal aufgerufen werden oder es besteht die Möglichkeit, über einen entsprechenden Link in das **Geoportal der Großregion** zu wechseln.

Das **Geo-Informationssystem der Großregion (GIS-GR)** bietet für alle durch die Arbeitsgruppen des Gipfels der Großregionen abgebildeten Themenfelder interaktive Karten an. Das Geoportal der Großregion (<https://www.sig-gr.eu/de.html>) ermöglicht es, die vom GIS-GR erstellten Karten in Form von grenzüberschreitenden Layern auf einer interaktiven Karte einzusehen. So können z.B. die Karten zu den Themenfeldern „Demografie“ und „Verkehrssicherheit“ miteinander verknüpft

und die Daten bis auf die Ebene von Landkreisen (SL), Arrondissements (F/B), Polizeidirektionen (RLP) bzw. Polizeiregionen (L) miteinander verglichen werden.



<sup>4</sup>Seit 1995 vereint der Gipfel der Großregion die Vertreterinnen und Vertreter der amtierenden Exekutive der Partnerregionen Belgien und Wallonie, Luxemburg, Lothringen, Rheinland-Pfalz und Saarland. Der Gipfel steht an oberster Stelle der institutionellen Kooperation in der Großregion und steuert dessen Gesamtstrategie. Alle zwei Jahre übernimmt eine andere Partnerregion den Vorsitz des Gipfels. Weitere Informationen unter [www.grossregion.net](http://www.grossregion.net).

15 Arbeits- und weitere Unterarbeitsgruppen setzen politische Arbeitsaufträge des Gipfels um. Sie sind u.a. für die Durchführung von Projekten, die Ausarbeitung gemeinsamer Vereinbarungen sowie die Organisation von Veranstaltungen zuständig. Sie können sich zudem mit eigenen Themen befassen oder eigene Vorschläge unterbreiten. In der AG „Sicherheit und Prävention“, die ständig unter dem Vorsitz des Leiters der Abteilung D im saarländischen Ministerium für Inneres, Bauen und für Sport steht, wurde eine UAG „Verkehrssicherheit“ eingerichtet, deren Leitung ständig dem Leiter LPP 13 im Saarländischen Landespolizeipräsidium übertragen ist. Durch die UAG „Verkehrssicherheit“ soll die Arbeit der deutsch-französischen Arbeitsgruppe „Verkehrssicherheit“ gem. Art. 23 Mondorfer Abkommen, die ebenfalls unter Federführung des Saarlandes steht, auf die Ebene der Großregion gehoben werden und die Partnerländer Luxemburg und Belgien einbeziehen.

## V. Verkehrsverhalten (Handlungsfeld Mensch)

### V. 1. Zielgruppen

#### V. 1.1 Allgemeines

Die Teilnahme am Straßenverkehr steht **allen Menschen gleichberechtigt und ohne Privilegien** zu. Dort wo die Voraussetzungen fehlen, müssen Möglichkeiten geschaffen werden, damit **individuelle Mobilitätsbedürfnisse** erfüllt werden können. Einschränkungen darf es nur dort geben, wo es Aspekte der öffentlichen Sicherheit erforderlich machen.

Ein **sicheres Verkehrssystem** muss an den Menschen und seine Möglichkeiten angepasst werden. Dies gilt bei der Einführung oder Änderung von Regeln ebenso wie im Bereich des Straßenbaus und der Fahrzeugentwicklung. So wie Gesetze, Verordnungen und Richtlinien der Lebenswirklichkeit der Menschen entsprechen sollen, müssen technische Änderungen und Neuerungen für den Menschen beherrschbar sein.

**Mobilitätswünsche sind höchst individuell.** Sie hängen von Fähigkeiten, Mentalitäten und Intentionen des Einzelnen ab und umfassen verschiedenste Mobilitätsformen mit unterschiedlichen Gefährdungspotenzialen. Dies macht den Straßenverkehr riskant und kompliziert. Das **Aufstellen von Regeln** ist daher unumgänglich, um sichere und geordnete Abläufe zu gewährleisten. **Den Menschen kommt die Aufgabe zu, diese Regeln einzuhalten.** Jeder einzelne Verkehrsteilnehmende muss sich seiner **besonderen Verantwortung** bewusst sein. Verantwortliches Verhalten im Straßenverkehr ist pro-soziales Verhalten in dem Sinne, dass aus dem eigenen Verhalten anderen Menschen keine Nachteile entstehen dürfen, so wie es die Grundregel des Straßenverkehrs im § 1 der StVO als Leitgedanke beschreibt:

*Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.  
Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.*

Es ist **Aufgabe des Staates** und zahlreicher Sicherheitspartner, für **sichere Rahmenbedingungen** zu sorgen. Die Beachtung und **Einhaltung der Regeln** innerhalb dieses Rahmens ist Aufgabe eines jeden **Einzelnen**. Unser Verhalten ist maßgeblich für die Frage, wie sicher der Straßenverkehr ist.

#### 2. Besonders gefährdete Zielgruppen

Nachfolgend werden **spezielle Personengruppen** betrachtet, die einem besonderen Unfallrisiko im Straßenverkehr ausgesetzt sind, sei es, weil ihre körperlichen Voraussetzungen sowie ihre Wissens- und Erfahrungskompetenzen noch nicht oder nicht mehr so ausgeprägt sind oder weil die Nutzung des gewählten Verkehrsmittels mit Risiken behaftet ist.

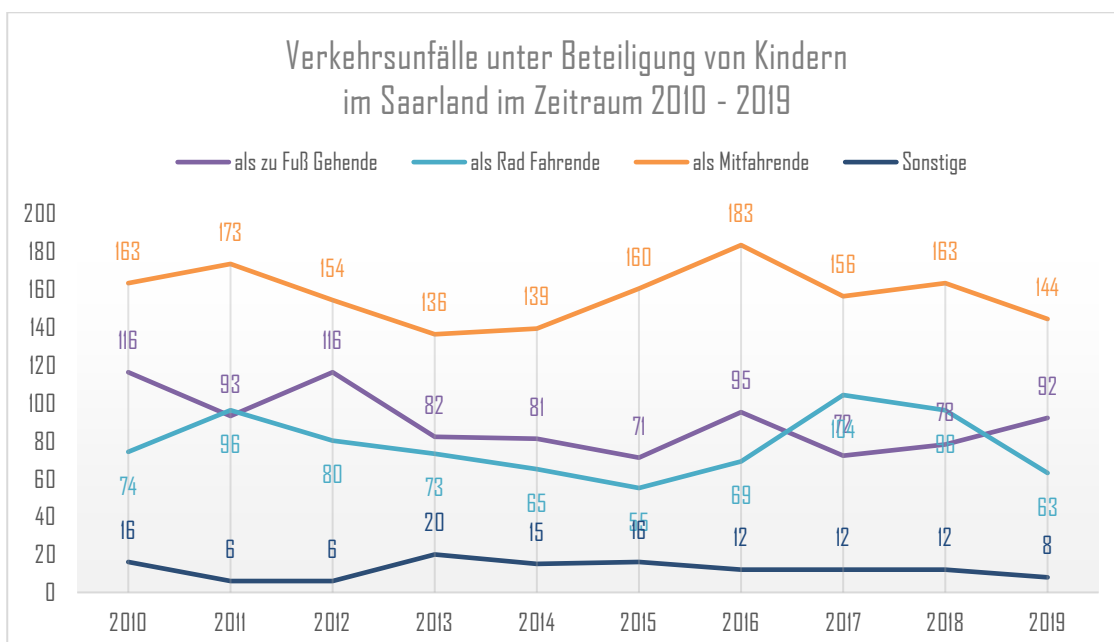
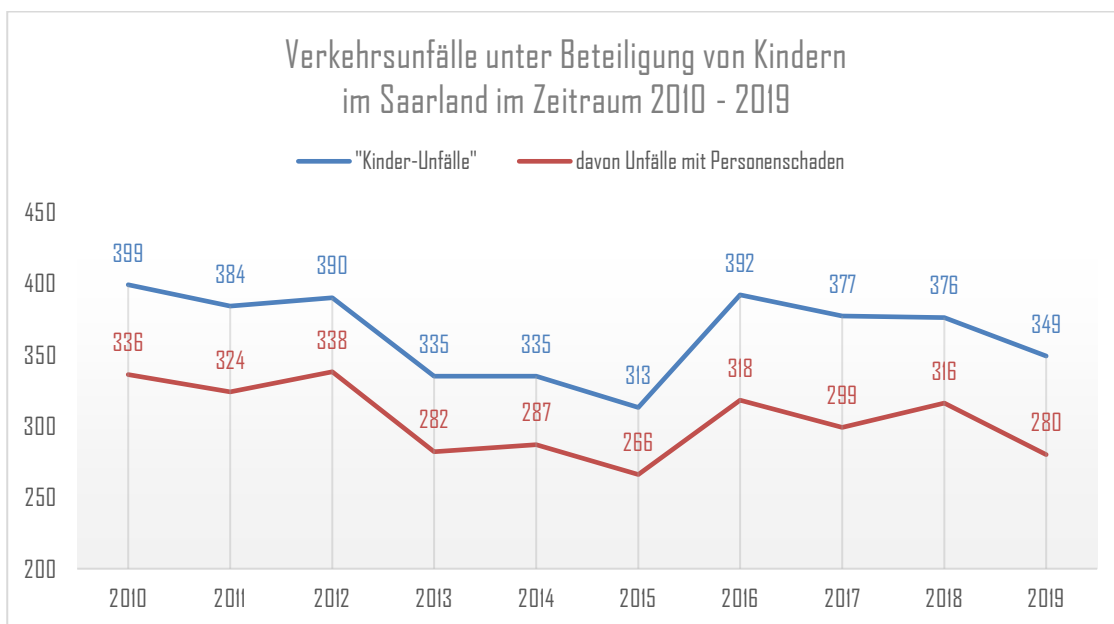
**Zielgruppenarbeit bedeutet in allererster Linie Präventionsarbeit.** Dies belegt das breite Spektrum an hervorragenden Sicherheitsaktionen und Kampagnen zahlreicher Institutionen, Verbände und Verkehrsvereine, ohne die eine nachhaltige Verkehrssicherheitsarbeit gar nicht möglich wäre.

Sie haben das Ziel, das **Verkehrsverhalten** der Angehörigen der Risikogruppen im **Vorfeld positiv zu beeinflussen** und deren Eigenverantwortung für die Zukunft zu stärken (**Generalprävention**). Einzelne Zielgruppen erfordern aber auch Verhaltensbeeinflussungen durch Kontrollmaßnahmen wegen gezeigten Fehlverhaltens, um einen Sicherheitsgewinn zu erzeugen (**Spezialprävention**). Mit **straßenbaulichen Maßnahmen** (Kapitel [VI. Verkehrsverhältnisse \(Handlungsfeld Verkehrsinfrastruktur\)](#)) sowie Verbesserungen der **Fahrzeugtechnik** (Kapitel [VII. Verkehrsmittel \(Handlungsfeld Maschine\)](#)) bieten sich weitere wichtige Optionen, um die Sicherheit für einzelne Zielgruppen zu verbessern.

## V. 1.2 Kinder

### Um was geht es?

Kinderunfälle im Straßenverkehr machen besonders betroffen. Als ungeschützte Verkehrsteilnehmende sind sie am unselbständigsten. Sie bewegen sich im Hochrisikobereich und bedürfen daher unserer besonderen Aufmerksamkeit. Jahr für Jahr verunglücken in Deutschland rund 28.000 Kinder, die jünger als 15 Jahre sind. 55 Kinder wurden in Deutschland 2019 bei Unfällen im Straßenverkehr getötet. Die meisten verunglücken vor allem als Insassen von Pkw, gefolgt von Fahrrad- und Fußgängerunfällen. Dieses Bild wird durch die Erkenntnisse der saarländischen Verkehrsunfallstatistik gestützt. Besorgniserregend war aus saarländischer Sicht der im Dreijahresvergleich (2015-2017) kontinuierlich und deutlich zu verzeichnende Anstieg der verunglückten Kinder auf Fahrrädern. (von 55 auf 104 = 89 %) War im Jahre 2019 noch ein Rückgang dieses Wertes auf 63, und damit den zweitniedrigsten Stand innerhalb der Dekade, zu verzeichnen, stieg der Wert im Pandemiejahr 2020 abermals um knapp 62 Prozent auf 102 an.





## **Wie ist es zu bewerten?**

Kinder können ihre **Aufmerksamkeit nicht gut teilen** und widmen ihre Konzentration oft den Dingen, die für sie gerade interessant sind. Die **Fähigkeit, Entfernungen und Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen**, entwickelt sich bei Kindern erst mit der Zeit, ebenso die zuverlässige Orientierung nach Gehör. Kinder **vergessen oft ihre Umwelt**. Soeben noch in Gedanken oder im Spiel versunken, können sie im nächsten Moment schon auf und davon brausen. Viele Kinder haben einen starken **Bewegungsdrang**. Sie wollen und müssen sich austoben, auch auf der Straße.

Ein Gefahrenbewusstsein entwickelt sich bei Kindern nur langsam. Bis weit ins Kindergartenalter ist es nicht vorhanden. **Erstes Gefahrenempfinden** stellt sich mit **5 oder 6 Jahren** ein. Sie erkennen eine gefährliche Situation erst, wenn sie eingetreten ist. Zeit zum Handeln bleibt dann nicht mehr. Mit **8 Jahren** erkennt ein Kind eine **Gefahr** zunehmend **vorausschauend**. Es kann sich die weitere Entwicklung einer Situation in einer konkreten Umgebung vorstellen und hat die Möglichkeit, noch Einfluss auf das Geschehen zu nehmen. Erst mit **9 oder 10** können sie **bewusst so handeln**, dass mögliche Gefahren gar nicht erst eintreten und vorbeugen. Ab diesem Zeitpunkt kann ein Kind einigermaßen sicher am Verkehr teilnehmen. Es muss lernen, dass unterschiedliche Verkehrsmittel jeweils spezifische Gefahren mit sich bringen. Die Erfahrungen, die ein Kind beim zu Fuß Gehen gemacht hat, nutzen beim Fahrradfahren eher wenig.

Eine kompetente und **differenzierte Mobilitätserziehung** ist daher für diese Zielgruppe unumgänglich. Sie muss dann einsetzen, wenn sich Gefahrenbewusstsein herauszubilden beginnt. Sie legt die Basis für zukünftiges Mobilitätsverhalten. Das „verkehrssichere Kind“ kann es demnach nicht geben. Mobilitätserziehung muss daher durch verkehrspolitische und gesetzgeberische Maßnahmen ergänzt werden muss, die dies stärker als bisher berücksichtigen. **Das Kind von heute ist der radelnde, Pkw fahrende und ÖPNV nutzende Erwachsene von morgen.**

## **Was ist zu tun?**

Damit die Wissensvermittlung in der Mobilitätserziehung früh anfängt, sind zahlreiche saarländische Akteure **kooperativ** gefordert.

Hierzu gehören die **saarländischen Grundschulen** mit ihren zahlreichen unterrichtsbegleitenden Konzepten und Projekten, wie z.B. Fahrradprojekte u.a. „**Richtig Radfahren in der Grundschule**“, das derzeit umstrukturiert wird oder die Einrichtung von **Fahrradwerkstätten** gemeinsam mit dem ADFC. Das **Projekt „Achtung Auto“** wird in Kooperation mit dem ADAC umgesetzt. In den **Lehrplänen** der Grundschulen sind weitere Themen zur Verkehrserziehung verortet, wie z.B.: Unterrichtsgänge in die nähere Schulumgebung, ggfs. Schulbusfahrt, Anfertigung eines Schulwegplans oder eines einfachen Ortsplans, Bewegungs- und Wahrnehmungsschulung, z.B. Geschicklichkeitsparcours, Übungen mit Roller, Skateboard, Fahrrad, Skates, Verkehr und Lebensqualität (z.B. Umwelt, Gesundheit, Mobilität, Verbesserungsvorschläge für Verkehrsplanungen aus Sicht der Kinder, Mitwirkung an der Veränderung einer für Kinder relevanten Verkehrssituation in der Kommune mit der Gelegenheit, dabei kommunale Institutionen und Handlungswege kennen zu lernen).

Das Landesinstitut für Pädagogik und Medien (LPM) entwickelt zudem eine neue Reihe an breitgefächerten Fortbildungsangeboten für Lehrkräfte zum Thema „**Mobilitäts- und Verkehrserziehung**“.

Die Kooperation der Grundschulen mit den Jugendverkehrsschulen der saarländischen Landkreise, Städte, Kommunen und der Landesverkehrswacht und den dort eingesetzten Verkehrssicherheitsberaterinnen und -beratern der Saarländischen Vollzugspolizei leistet hierbei einen wertvollen Beitrag. Hier wird auf spielerische Weise theoretisch und praktisch die Verkehrswelt simuliert und vermittelt, wie Verkehrsregeln und Verkehrszeichen funktionieren. Durch **die Förderung der motorischen Fertigkeiten sowie der Wahrnehmungs- und Reaktionsfertigkeiten** sollen die Kinder in die Lage versetzt werden, sich verantwortungsbewusst im Verkehrsraum zu bewegen. Im Rahmen von **Trainings zu ausgewählten Themenfeldern** können die jungen Schülerinnen und Schüler die Verkehrsumwelt zunächst im geschützten Bereich der Jugendverkehrsschulen oder aber auch im öffentlichen Verkehrsraum unter Anleitung der polizeilichen Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater erkunden, beobachten und ihr Verhalten erproben und einüben.

Das Repertoire der polizeilichen Verkehrssicherheitsberatung, wozu auch der Besuch von Kindergärten und Kindertagesstätten gehört, ist sehr vielfältig und kann je nach örtlichen oder individuellen Bedürfnissen angepasst werden. Es reicht vom **Training des sicheren Schulwegs, von speziellen Übungen zur Motorik und Wahrnehmung, Vermittlung von Verkehrsregeln und sozialem Verhalten im Verkehr, über Themenfelder wie die Sichtbarkeit in der Dunkelheit oder „Toter Winkel“ bis hin zum richtigen Verhalten bei der Mitfahrt im Auto.**

Zu nennen wäre z. B. im Rahmen unserer **Gemeinschaftsinitiative „Schulbusprojekt“ (richtiges Verhalten an der Bushaltestelle und im öffentlichen Personennahverkehr) das Modul „Mit dem Bus zur Schule - aber sicher!“ – Projekt zum sicheren Busfahren für Schülerinnen und Schüler der Klassenstufe 5**, das von der Vollzugspolizei und den Schulen umgesetzt wird.

Mit Sorge haben wir die Unfallentwicklung Rad fahrender Kinder der letzten Jahre verfolgt. Die **Radfahrausbildung in den Jugendverkehrsschulen** durch die Verkehrssicherheitsberatung der Vollzugspolizei des Saarlandes leistet einen enorm wichtigen Beitrag für mehr **Mobilitätskompetenz auf dem Fahrrad** in den Klassenstufen 3 und 4. Nach der theoretischen Vorbereitung im Sachunterricht der Grundschulen wird in mehreren Terminen die Praxis auf den Übungsplätzen der Jugendverkehrsschulen vermittelt. Hierdurch werden pro Jahr ca. 8.000 Kinder erreicht und auf das verkehrssichere Fahren mit dem Fahrrad vorbereitet. Hierzu gehört auch der **Landeswettbewerb Radfahren** der Jugendverkehrsschulen im Saarland sowie die zahlreichen Radfahrturniere des ADAC in den Jugendverkehrsschulen zur Vertiefung des Erlernten.

Wir möchten den Alltagsradverkehr stärken. Dazu gehört auch die **Nutzung des Rades von und zur Schule**. Mit unserem Wettbewerb **„Schulradeln“ im Rahmen der Stadtradeln-Kampagne** suchen wir die fahrradaktivste Schule des Saarlandes, um dem Problem „Elterntaxi“ entgegen zu wirken und zugleich die Mobilität von Kindern und Jugendlichen mit all den positiven Begleiterscheinungen des Radfahrens zu stärken.

Der so geschaffene Sicherheitsgewinn muss genutzt werden, um die Gefahren für Rad fahrende Kinder auszugleichen. Dazu gehören auch sichere Verkehrswege im Umfeld der Schulen. Ein wichtiges Instrumentarium sehen wir in der **Erstellung von Radschulwegplänen**. Sie sollen im mittelbaren Umfeldbereich der Schulen **Brennpunkte für Rad Fahrende identifizieren**, die nach Möglichkeit zu beseitigen sind, und **sicherheitsrelevante Stellen für Rad Fahrende ausweisen**. Wir bitten die Grundschulen (aber auch die Schulen der Sekundarstufe I) und die Elternvertretungen, gemeinsam mit den Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaulastträgern, der Polizei sowie Verkehrsvereinen wie dem ADFC und den Betreibern des ÖPNV die Erstellung von Radschulwegplänen zu prüfen. Die AG Alltagsradverkehr im saarländischen Verkehrsministerium möchte ein **Pilotprojekt** mit Kooperationspartnern umsetzen und prüft die Entwicklung von elektronischen Arbeitshilfen.

Wir möchten die wichtige Arbeit der Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater neben der Bereitstellung auch direkt unterstützen, z. B. durch **Überreichung von didaktischen Hilfsmitteln** (z.B. verkehrspädagogische Arbeitsbücher zur Radfahrausbildung, „Totwinkel-Paket“) oder durch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Tag der Verkehrssicherheit).

Im **Schülerlotsenprogramm** werden durch die Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater an den Standorten der Jugendverkehrsschulen **Schülerlotsinnen und Schülerlotsen ausgebildet** und in der Praxis betreut. In diesem Zusammenhang begrüßen wir die Anstrengungen der Landesverkehrswacht bei der Ausbildung von Schülerlotsen, bei denen es sich um ältere Schülerinnen und Schüler handelt, die ehrenamtlich für ihre jüngeren und unerfahreneren Mitschülerinnen und Mitschüler an gefährlichen Stellen den Schulweg sichern und ihnen so sicher über die Straße helfen.

Mit Sorge sehen wir das Phänomen der sogenannten **Elterntaxis** und die teilweise chaotischen Zustände, die zu Schulbeginn und -ende vor einigen Schulen herrschen. Es existiert ein Teufelskreis: „Weil immer mehr Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, bringen immer mehr Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule weil ...“ Dieser Kreis muss durchbrochen werden. **Projekte, wie sie die Stadt Saarbrücken mit der htw saar** gemeinsam umsetzen, z. B. im Bereich der Max-

Ophüls-Schule in St. Johann **Elternhaltestellen** einzurichten, um Kinder das letzte Stück zur Schule selbständig zurücklegen zu lassen, sind der richtige Ansatz, Kinder zu mehr Eigenverantwortung zu bringen. So begrüßen wir auch „**Laufbus-Projekte**“ wie z. B. in der Gemeinde Emsdorf oder Kirkel und unterstützen diese im Rahmen unserer Möglichkeiten, z. B. durch Übergabe von Utensilien zur Erhöhung der Sichtbarkeit. Wir bitten die Verantwortlichen in den Kommunen, durch Eigeninitiativen diesen Beispielen zu folgen.

All dies setzt voraus, dass die „letzte Meile“ zur Schule auch sicher ist. Ein wichtiges Instrumentarium ist ein **Schulwegplan**, der im unmittelbaren Umfeld der Schulen die Brennpunkte identifiziert, die unfallbegünstigend wirken können, sei es, weil es straßenbauliche Defizite oder Mängel in der verkehrsrechtlichen Anordnung gibt. Diese Defizite sollen beseitigt werden. Der Schulwegplan weist auf besonders sicherheitsrelevante Stellen des Schulweges hin und gibt Tipps für sichere Wege und Querungsstellen. Wir appellieren an die Grundschulen und Elternvertretungen, gemeinsam mit den Straßenverkehrsbehörden, den Straßenbaulastträgern, der Polizei sowie den Verkehrs- und Kinderschutzvereinen die Erarbeitung von Schulwegplänen zu prüfen. Wir möchten diese Bemühungen durch **Pilotprojekte unterstützen**.

Jedes Jahr werden im Saarland zu **Schulbeginn** ca. 8.000 Kinder neu eingeschult. Für sie beginnt ein neuer Lebensabschnitt, auch was ihre Teilnahme am Straßenverkehr angeht. Die saarländische **Vollzugspolizei erhöht im Umfeld von Grundschulen zu Beginn eines jeden Schuljahres ihre Präsenz** und sorgt für geordnete Abläufe. Dabei geht es neben dem Schutz der Kinder auf den Gehwegen auch um die richtige Sicherung der Kinder in Fahrzeugen. Kontrolliert wird das korrekte Verkehrsverhalten (Fahren, Halten, Gurten) der Fahrzeug fahrenden Eltern sowie der Personen, die mit ihren Fahrzeugen an den Schulen vorbeifahren. Der **sichere Zustand von Schulbussen und die Verkehrstüchtigkeit des Fahrpersonals** werden überwacht. Begleitet werden diese Kontrollen mit öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen, um Verkehrsteilnehmende mit Sicherheitstipps im sicherheitskritischen Bereich der Grundschulen zu sensibilisieren.

Wir bitten die Eltern und enge Bezugspersonen, durch den korrekten Umgang mit Verkehrsregeln positives Vorbild zu sein. Ihr Verhalten soll nicht im Widerspruch zum dem stehen, was in den Grundschulen und Jugendverkehrsschulen vermittelt wird. Den **Dialog zwischen Eltern und Mobilitätserziehenden** erachten wir als sehr zielführend. **Vorhandene Ratgeber wie z. B. „Kinder im Straßenverkehr“ der Deutschen Verkehrswacht (DVW) oder „Kind und Verkehr“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR), geben wichtige Tipps für Eltern**, wie sie ihre Kinder auf den Schulweg vorbereiten können. Hierzu gehört auch, den Weg zur Schule vorher gemeinsam abzugehen. Wir bitten die Eltern darum, diese Angebote aktiv zu nutzen. Wir sehen es als unsere Aufgabe, die **vielfältigen Informationsangebote zu bündeln** und darüber zu informieren. In diesem Zusammenhang nimmt die Vollzugspolizei eine zusätzliche **unterstützende** Funktion ein, indem sie **Erziehungspersonen und Lehrpersonal als Multiplikatorinnen und Multiplikatoren** für die Mobilitätserziehung informiert und berät, da diese oftmals als Vorbild für die jungen Verkehrsteilnehmenden fungieren.

Mit der 53. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung wurde die Möglichkeit geschaffen, vor sensiblen Einrichtungen wie z.B. Grundschulen **Geschwindigkeitsreduzierungen ohne qualifizierte Gefährdungsanalyse** anzuordnen. Wir haben diese Änderungen im Bundesrat aktiv mitgetragen und begrüßen, dass die Straßenverkehrsbehörden des Saarlandes hiervon Gebrauch machen. Wo dies noch nicht geschehen ist, bitten wir, **Geschwindigkeits-reduzierungen auf 30 km/h im Umfeld von Grundschulen zum Schutz der Kinder** zu prüfen. Die StVO verlangt von Fahrzeug Führenden gegenüber Kindern im Straßenverkehr durch Verringerung der Geschwindigkeit und erhöhte Bremsbereitschaft besonders vorsichtig zu sein. Wir appellieren an alle Fahrzeug Führenden, sich dieser besonders wichtigen Verpflichtung bewusst zu sein.

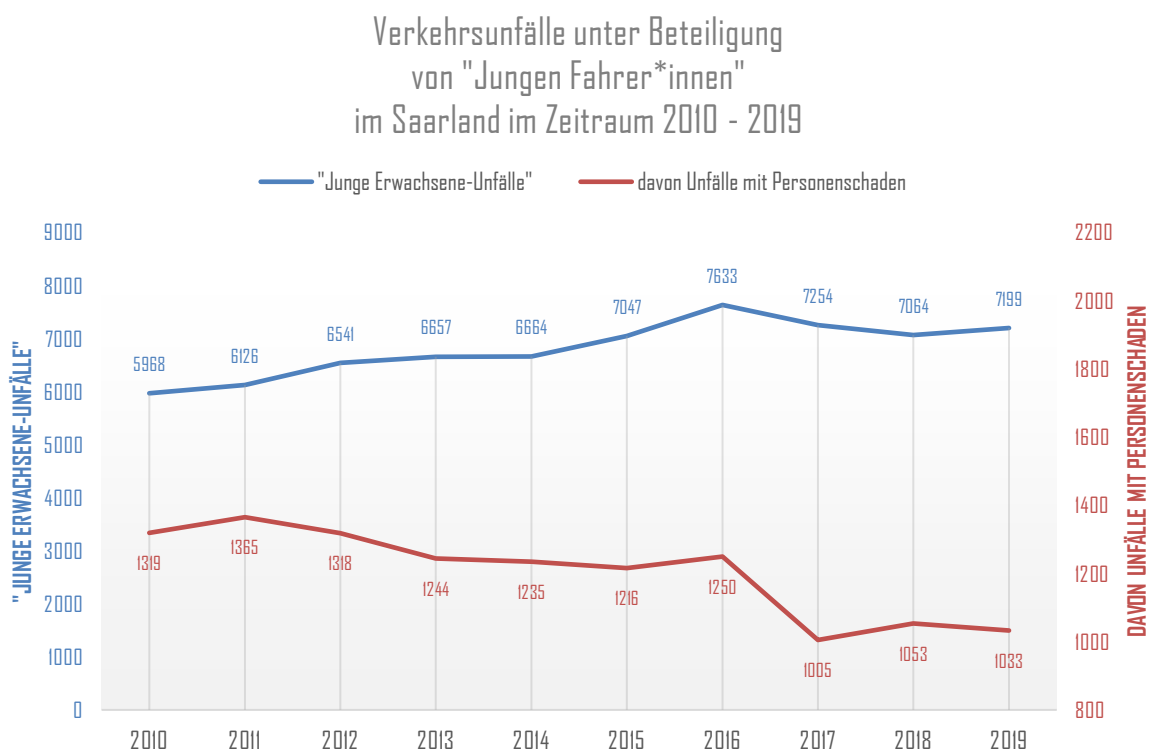
## V. 1.3 Jugendliche und junge Erwachsene (Junge Fahrer\*innen)

### Um was geht es?

Mit Erreichen des 15. Lebensjahres wird für die dann **Jugendlichen** eine wichtige Schwelle erreicht. Ab jetzt ist die **motorisierte Fortbewegung im Straßenverkehr** möglich – zunächst auf dem Mofa, Moped und Roller, ab dem 16. Lebensjahr auf dem Leichtkraftrad oder im mehrspurigen Leichtkraftfahrzeug. Mit 17 Jahren ist schließlich im Rahmen des begleiteten Fahrens auch der Volleinstieg in die vierrädrige Mobilität möglich. Mit **steigender Motorisierung nimmt die Mobilität der Jugendlichen und damit das Sicherheitsrisiko zu**.

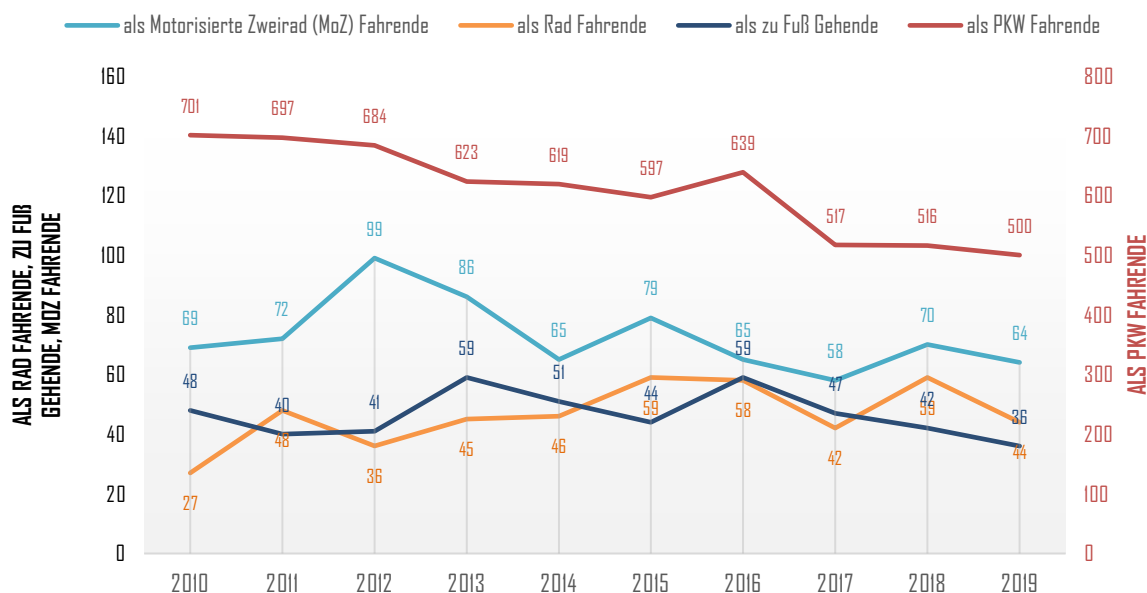
Dies belegen die steigenden Unfallzahlen bei dieser Zielgruppe. In 2019 verunglückten bundesweit 18.525 Personen von **15 bis 17 Jahre**. 66 Verkehrsteilnehmende aus dieser Altersgruppe wurden bei Straßenverkehrsunfällen getötet. Die meisten der Verunglückten kamen bei der Benutzung von **motorisierten Zweirädern** (mit Versicherungs- und amtlichem Kennzeichen) zu Schaden, gefolgt von den **Fahrrad Fahrenden** (einschließlich Jugendlicher auf Pedelecs), den **Insassen in Pkw** und den **zu Fuß Gehenden**. Bei den Getöteten tauschen die Insassen in Pkw mit den Fahrrad Fahrenden die Rangfolge.

Das Risiko, dem diese Altersgruppe ausgesetzt ist, wird deutlich, wenn die Verunglücktenzahlen auf die Anzahl der Einwohner dieser Altersklasse bezogen werden: Das Unfallrisiko der Jugendlichen ist dann etwa dreimal so hoch wie das der Kinder unter 15 Jahren. Das Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall getötet zu werden, ist bezogen auf die Einwohnerzahl sogar **mehr als fünfmal so hoch**. Nur bei den 18- bis 24-Jährigen (Junge Fahrer\*innen) und den über 64-Jährigen ist das statistische Risiko, bei einem Verkehrsunfall getötet zu werden, noch höher als bei der Gruppe der Jugendlichen.



Die Gesamtzahl der saarländischen Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Angehörigen der Risikogruppe „Junge Fahrer\*innen“ ist im Betrachtungszeitraum um rund 20 % angestiegen, während im gleichen Zeitraum die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden um 22 % und die Anzahl der Verunglückten aus dieser Risikogruppe um 29 % zurückgegangen ist.

### Verkehrsunfälle unter Beteiligung von "Jungen Fahrer\*innen" im Saarland im Zeitraum 2010 - 2019



Die Gruppe der jungen Fahrer\*innen zwischen **18 und 24 Jahren** gehört zu der am **stärksten gefährdeten Gruppe**. Obwohl diese Altersklasse lediglich 9 Prozent an der Gesamtbevölkerung ausmacht, sind diese Personen bei nahezu jedem dritten Unfall mit Personenschaden beteiligt.

**Männliche Jugendliche** haben ein höheres Unfallrisiko. Ihr Anteil an den Verunglückten dieser Altersgruppe lag 2019 bei 62 Prozent, an den Getöteten betrug er sogar 73 Prozent. Dies liegt auch daran, dass männliche Jugendliche öfter mit motorisierten Zweirädern unterwegs sind. Das Unfallrisiko steigt bei den Jugendlichen mit zunehmendem Alter: Während die 15-Jährigen knapp ein Viertel der Verunglückten (23 Prozent) stellten, lag der Anteil der 17-Jährigen bei rund 42 Prozent.

Ein entscheidendes Kennzeichen der Persönlichkeitsentwicklung in dieser Altersstufe ist die **Suche nach der eigenen Identität**. Diese Suche verläuft häufig konfliktreich und ist verbunden mit dem Erproben neuer Verhaltensweisen und Rollen. Die Gruppe der Gleichaltrigen gewinnt an Bedeutung. Sie bestärkt den Jugendlichen meist in seiner kritischen Grundhaltung und seinem Wunsch nach eigenen Lebensformen. Der Einfluss der Eltern nimmt hingegen ab.

Mit Erreichen des **18. Lebensjahres** beginnen aus Sicht der Verkehrssicherheit die „**verflixten 7 Jahre**“, denn die Altersgruppe der 18 bis 24-jährigen gehört zu der Gefahrenkohorte mit dem höchsten Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken. Der erworbene Führerschein ist noch brandneu. Die Jungerwachsenen stecken voller Tatendrang und ihr Verlangen, endlich zur erwachsenen Mobilitätsgesellschaft zu zählen, kennt kaum Grenzen. Dem steht oft die Angst der Eltern gegenüber, die um Leben und Gesundheit ihrer Söhne und Töchter bangen. Zwar verliert der Pkw bei dieser Zielgruppe an Status. Die Besitzquote der Pkw-Fahrerlaubnis ist jedoch mit ca. 84 Prozent nach wie vor hoch.

Der **Erwerb des Führerscheins** bereitet auf die Gefahren des Straßenverkehrs vor. Er allein macht aber die eigenverantwortliche Fahrt noch lange nicht sicher, **weil sicheres Fahren nur durch Fahren gelernt wird.**

Ein Blick in die Statistik zeigt das deutlich: 2019 wurden 238 Pkw-Insassen und 74 Motorrad Fahrende im Alter von 18 bis 24 Jahren bei Verkehrsunfällen getötet. Insgesamt starben 2019 auf deutschen Straßen 363 Verkehrsteilnehmende dieser Altersgruppe. 12 Prozent aller Getöteten gehörte dieser Altersgruppe an. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung beträgt jedoch nur 7,7 Prozent. Damit sind junge Verkehrsteilnehmende wesentlich häufiger in tödliche Verkehrsunfälle verwickelt, als es ihrem Bevölkerungsanteil entspricht. **Im Saarland lag im Jahre 2019** das Risiko für die 18- bis 24-Jährigen, bei einem Verkehrsunfall getötet oder schwer verletzt zu werden, weiterhin auf dem **höchsten Niveau aller Risikogruppen.**

### ***Wie ist es zu bewerten?***

Mit dem Besuch der weiterführenden Schulen erweitert sich der eigenverantwortliche Mobilitätsradius zum ersten Mal deutlich. Daher ist es wichtig, Jugendliche in ihrer **(Mobilitäts-) Entwicklung zu begleiten.** Sie wollen mit ihren Erwartungen, Motiven und Bedürfnissen ernst genommen werden. Gegenüber vermeintlicher oder tatsächlicher Schulmeisterei reagieren Jugendliche jedoch häufig mit Unmut. Gefragt ist auch das **Vorbild der Eltern, der Lehrkräfte und der Ausbilderinnen und Ausbilder.**

18- bis 24-jährige Autofahrer und Autofahrerinnen verunglücken weit häufiger als Angehörige anderer Altersgruppen bei „Fahrnfällen“ – also zum Beispiel durch Abkommen von der Straße. Hierbei dürfte **überhöhte Geschwindigkeit aber auch Ablenkung durch die verbotene Nutzung von Smartphones** u.ä. hauptmaßgeblich sein.

Als Hintergrund und Erklärung der Unfallbeteiligung junger Fahrer gelten vor allem drei Bedingungskomplexe

- geringe Fahrerfahrung,
- erhöhte Risikobereitschaft,
- erhöhte Gefahrenexposition.

Diese führen mitunter dazu, in kritischen Situationen falsch oder überzogen zu reagieren. Besonders gefährdet ist, wer eine besonders **intensive emotionale Bindung an das Auto** hat und eine erhöhte Bereitschaft zeigt, verkehrsbezogene Regelbrüche zu begehen und das Fahrzeug zur Demonstration von (vermeintlicher) Macht und Stärke und des Imponierens zu benutzen (**illegale Straßenrennen**). Hinzu kommt, dass junge Fahrerinnen und Fahrer häufig in speziellen Verkehrssituationen unterwegs sind: in der Nacht und am Wochenende, auf dem Weg von einem Club zum anderen, mit der Gruppe im vollbesetzten Auto. Aus diesen Situationen ergibt sich häufig eine ganz **besondere Gruppendynamik.**

Das Fahren, das in der **Fahrschule als rein rationale Tätigkeit** eingeübt wurde, muss in die **soziale Realität des Alltags** mitsamt seinen Emotionen und Erlebnissen integriert werden.

### ***Was ist zu tun?***

Jugendliche können in erster Linie über die **Schule und die Ausbildungsbetriebe** angesprochen werden. Verkehrserziehung soll entsprechend den Empfehlungen der Kultusministerkonferenz in der Fassung von 2012 als fächerübergreifende Aufgabe Beiträge zur Sicherheitserziehung, Sozialerziehung, Umweltbildung und Gesundheitsförderung leisten. Leider ist zu beobachten, dass **die Intensität der schulischen Verkehrserziehung nach der Grundschule abnimmt** und es Lücken im Bereich der Sekundarstufen gibt. Dies ist bedenklich, da gerade die in dieser Entwicklungsphase eintretende mobile Sozialisation prägend für das spätere Verkehrsverhalten ist.

Skate-Boards, Inline-Skates, das Fahrrad, Mofas, Mopeds, Roller oder Elektrokleinstfahrzeuge bieten projektive Ankerpunkte, um mit der Verkehrssicherheitsarbeit anzusetzen.

Mit dem vom Landesinstitut für präventives Handeln entwickelte **Konzept „fit & mobil“** geben wir Lehrerinnen und Lehrern der Grundschule und Sekundarstufen Werkzeuge zur theoretischen und praktischen Wissensvermittlung in der Verkehrs- und Mobilitätserziehung in einem Stufenplan an die Hand. Die Unterrichtsmaterialien werden in einem kennwortgeschützten Bereich im Internet zur Verfügung gestellt. Unterstützt werden die Inhalte durch die **Verkehrssicherheitsberatung der Vollzugspolizei des Saarlandes** sowie die **Fahrinstructoren des ADAC** auf dem vereinseigenen Verkehrsübungsplatz. Insbesondere den Sicherheitstrainings des ADAC mit professionellen Fahrinstructoren messen wir hohe Wirkungen bei, um Jugendlichen fahr-dynamische Prozesse und deren Konsequenzen eingängig und nachhaltig zu erklären. Wir bitten die weiterführenden Schulen, im Rahmen der Mobilitätserziehung die Möglichkeiten eines fachkundigen Sicherheitstrainings in Anspruch zu nehmen.

Mit dem **Präventionsprogramm SAARBOB** möchten wir die **soziale Kompetenz** junger Menschen stärken und zur **Reduzierung der Folgen von Alkoholunfällen** beitragen. Das Programm beruht auf der Idee, **als Fahrzeugführender Verantwortung für Freunde zu übernehmen, selbst keinen Alkohol zu trinken und Freunde sicher nach Hause zu fahren**. Das Landesinstitut für präventives Handeln koordiniert die derzeit **40 dezentralen BOB-Teams** in Kommunen und Landkreisen sowie die Kooperationen mit Unterstützern und Sponsoren. Im Saarland bekommt der Fahrende einer Gruppe bei Vorzeigen des BOB-Schlüsselanhängers bei mitmachenden BOB-Lokalen ein alkoholfreies Gratis-Getränk. Derzeit gibt es im Saarland 330 so genannte BOB-Lokale, ca. 20 BOB-Jugendlokale und 60 qualifizierte BOB-Fahrschulen.

Mit der **Verkehrssicherheitsberatung der Vollzugspolizei** des Saarlandes in **berufsbildenden Schulen** nehmen wir gezielt Kontakt mit der Zielgruppe der „Jungen Fahrer“ auf, um durch **theoretische und praktische Wissensvermittlung** für gefahren- und sicherheitsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr zu sorgen. Die Bandbreite der Themen reicht vom Alkohol- und Drogenkonsum bis hin zur technischen Manipulation an Fahrzeugen. Mittels dieser zielgruppenorientierten Präventionsarbeit wird das Ziel verfolgt, die von "Jungen Fahrern" begangenen Verkehrsverstöße deutlich zu minimieren und somit mittel- und langfristig die Unfallzahlen dieser Gruppe zu mindern.

**Verkehrssicherheitsaktionen in Schulen, bei Jugendgruppen, im Rahmen von Messen und Veranstaltungen** dienen der **Gefahrensensibilisierung** und der Reflektion des eigenen Verhaltens. Speziell geschulte Polizeibeamtinnen und -beamte gehen auf die Bedürfnisse der jungen Menschen ein und vermitteln geeignete Lerninhalte, zum Beispiel die richtige Reaktion in gefährlichen Verkehrssituationen oder die Risiken hoher Fahrgeschwindigkeiten.

Wir unterstützen gemeinsam mit dem **ADAC, dem Fahrlehrerverband, der Unfallkasse Saar und Berufsgenossenschaften** in diesem Zusammenhang die landesweite „**Gemeinschaftsinitiative Verkehrssicherheit JETZT!**“. Allein im Jahr 2019 wurden damit über 800 junge Menschen erreicht. Das sowohl theoretische aber auch praxisorientierte Programm beinhaltet ein von Verkehrssicherheitsberaterinnen- und -berater der saarländischen Vollzugspolizei **moderiertes Unterrichtsgespräch**, eine **theoretische Einweisung in die Fahrphysik** durch und eine **Orientierungsfahrt mit einer Fahrlehrerin bzw. einem Fahrlehrer** sowie ein **Fahrsicherheitstraining beim ADAC**.

An **weiterführenden Schulen** werden an ausgewählten **Verkehrspräventionstagen** durch die Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater, wechselnde, relevante Themen besprochen, unterstützt durch **externe Referenten (z. B. Notarzt, Ex-Drogenabhängige)**. Im Rahmen der **Unterarbeitsgruppe Verkehrssicherheit des Gipfels der Großregion** finden solche Tage auch am **Deutsch-Luxemburgischen-Schengen-Lyzeum in Perl** statt, bei denen auch Referenten aus Luxemburg zum Einsatz kommen.

Die vollzugspolizeiliche Präventionsarbeit wird darüber hinaus durch **zielgruppenorientierte Überwachungsmaßnahmen ergänzt: Fahrzeug-, Geschwindigkeits-, Alkohol- und Drogenkontrollen, technische Manipulationen**– lediglich Beispiele für den breiten polizeilichen

Maßnahmenkatalog, der es ermöglicht, gezielt auf spezielle Phänomene einzugehen und effektive sowie effiziente Kontrollen durchzuführen.

Die **verkehrspädagogische Ausbildung in den Fahrschulen** ist für uns von sehr hoher Bedeutung. Sie soll sich neben dem Regelwissen und der praktischen Fahrausbildung auch verstärkt mit gefährlichem Verkehrsverhalten und deren Folgen befassen. Daher unterstützen wir die seit Anfang 2018 in Kraft getretenen rechtlichen Veränderungen für eine neu konzipierte kompetenzorientierte **Ausbildung der Fahrlehrerschaft**, die nicht nur **fachliche, sondern auch didaktische Verbesserungen** enthält, um Fahranfänger in den neuen **Mobilitätstechnologien** zu schulen.

Mit der Einführung einer **veränderten Fahrschulüberwachung** erfolgt nun neben der **Formalüberwachung** auch eine bundesweit einheitliche **pädagogische Überwachung** zur Beurteilung der **fachlichen und pädagogischen Qualität des theoretischen und praktischen Unterrichts**. Für das Überwachungspersonal der sogen. Fachberaterinnen und Fachberater werden Mindestanforderungen an die pädagogische und fachliche Eignung mit Aus- und Fortbildungspflichten geregelt.

Auch die **Fahrerlaubnisprüfung selbst** unterliegt einer ständigen Verbesserung, z. B. durch die zum 01. Januar 2021 eingeführte „**Optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung**“ (**OPFEP**). Kern der OPFEP ist ein Katalog, der alle Anforderungen zu Fahraufgaben und die zu prüfenden Fahrkompetenzbereiche detailliert beschreibt sowie Bewertungskriterien festlegt, die das Prüfpersonal während der Prüffahrt digital in ein elektronisches Prüfprotokoll (ePp) überträgt. Das ePp dokumentiert die durchzuführenden Fahraufgaben sowie die jeweiligen Bewertungskriterien (überdurchschnittliche Leistungen und Fehler). Der Prüfling erhält nach der Prüfung eine ausführliche Rückmeldung zur Einschätzung seiner Fähigkeiten am Steuer. Darüber hinaus gibt es noch eine schriftliche Zusammenfassung, unabhängig, ob die Prüfung bestanden wurde oder nicht. Mit diesen Informationen kann die Fahrschule bei nicht bestanderem Test gezielt nachschulen.

Wir begrüßen die zahlreiche Projekt- und Workshop-Angebote der Behörden, Institutionen und Verkehrssicherheitsorganisationen und möchten dazu beitragen, diese in der Öffentlichkeit, z. B. im Rahmen des „Tags der Verkehrssicherheit“, weiter bekannt zu machen.

Die in den letzten Jahren durch veränderte Vorschriften unternommenen Anstrengungen, auf das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer Einfluss zu nehmen, wurde von uns im **Bundesrat aktiv unterstützt**. Hierzu zählen die Einführung des **Stufenführerscheins für Motorrad Fahrende, der Führerschein auf Probe mit verordneter Nachschulung für Auffällige, die Einführung des absoluten Alkoholverbots für Fahranfänger sowie die Möglichkeit des begleiteten Fahrens mit 17**.

Insbesondere das **Modell des begleiteten Fahrens mit 17** hat sich bewährt. Die auch im Saarland zu verzeichnenden langfristigen Rückgänge der Unfallzahlen in der kritischen Unfallgruppe „Junge Fahrer“ könnten ihre Ursache in der **Ausweitung des Lernzeitraumes** haben. Daher können wir uns vorstellen, die aktuellen **Überlegungen zur Ausweitung des Zeitraums einer begleiteten Lernzeitphase ab 16 Jahren positiv zu begleiten**.

Wir teilen die Auffassung, dass zahlreiche **ländliche Regionen Deutschlands** hinsichtlich bestehender **Mobilitätsangebote unterversorgt** sind. Dies erschwert insbesondere Jugendlichen die Teilhabe am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben. Auch im Saarland kann der ÖPNV diese **Versorgungslücken** nicht überall schließen. Nach Abschluss eines erfolgreichen Modellversuchs „**Moped mit 15**“ der Bundesregierung mit wissenschaftlicher Begleitung im April 2020 in den ostdeutschen Ländern wurde die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen, den einzelnen Ländern die Möglichkeit zu eröffnen, das Mindestalter bei der Klasse AM von derzeit 16 Jahren auf 15 Jahre zu senken.

Wir haben in enger Abstimmung mit unseren rheinland-pfälzischen Nachbarn mit einer entsprechenden Verordnung die Möglichkeiten geschaffen, das Mindestalter bei der Klasse AM von derzeit 16 Jahren auf 15 Jahre im Saarland zu senken. Dabei standen Fragen der Verkehrssicherheit



im Zentrum der Überlegung. Wir versprechen uns neben einer **Mobilitätsverbesserung** der Jugendlichen in den ländlichen Regionen auch eine **Verbesserung der Verkehrssicherheit**, da mit der früheren und damit längeren Lernzeitphase wichtige Erfahrungen auch im verantwortlichen Verkehrsverhalten erworben werden.

## V. 1.4 Erfahrene Fahrer\*innen, Berufskraftfahrer\*innen

### *Um was geht es?*

Verkehrsteilnehmende der **Altersgruppe 25 bis 65 Jahre** sind so mobil wie nie zuvor. Sie verfügen über einen immensen **Erfahrungsschatz**. Fahrten zur Arbeit, zum Einkaufen, zum Sport oder in der Freizeit gehören zum Alltag und werden zur Routine. Im Jahre 2019 lagen sie bei den Verunglückten (pro 100.000 Einwohner) mit 2.034 hinter der Gruppe der 15 – 24-jährigen (2.746), obwohl sie den deutlich höheren Bevölkerungsanteil (54 % zu 10%) stellen.

Bei den Getöteten (je 1 Mio. Einwohner) lagen sie im Jahre 2019 mit 34 auf Rang 2 hinter den 18 – 24 -jährigen und der Generation 65+ mit jeweils 58.

**Kritisch** tritt die Zielgruppe bei den **motorisierten Zweiradfahrenden** in Erscheinung. Hier belegt sie in 2019 bundesweit mit 379 Verkehrstoten (von 542 insgesamt = 70 %) und 15.955 Verletzten (von insgesamt 27.385 = 58 %) mit Abstand Rang 1 gegenüber allen anderen Zielgruppen.

### *Wie ist es zu bewerten?*

**Vorhandene Routine und Erfahrung** helfen gefährliche Situationen im Straßenverkehr zu entschärfen. Die **Kehrseite**: eingeschliffene Verhaltensweisen, mitunter sogar **Regel-übertretungen haben sich verfestigt**. Da Führerscheinprüfungen lange zurückliegen, begegnet man neuen Regelungen und Veränderungen eher zurückhaltend. Auch die notwendige Selbstreflexion nimmt ab. Dabei ist die **Erweiterung des Wissens**, z. B. hinsichtlich notwendiger Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 30 vor sozialen Einrichtungen), der Verhaltensweisen gegenüber Rad Fahrenden (Darf ich auf Schutzstreifen für Rad Fahrende mit dem Pkw fahren?) oder als Rad Fahrender (Radwegbenutzungspflicht) für die sichere und rücksichtsvolle Teilnahme am Straßenverkehr wichtig. Weiterbildungsmaßnahmen, die nur auf freiwilliger Basis bestehen, werden nicht im gewünschten Maße wahrgenommen.

Die **Ansprache** dieser Zielgruppe ist zudem **schwierig**. Sie stellt sich sehr heterogen dar. Die Bandbreite reicht vom wenig Fahrenden bis hin zum Personal der Berufskraftfahrenden, vom zu Fuß Gehenden, über den Rad Fahrenden bis zum Schwerlastverkehr. Die **unterschiedlichen Gruppen benötigen zielgruppengerechte Ansprachen**.

### *Was ist zu tun?*

Ein wichtiger Weg, die unterschiedlichen Akteure der Zielgruppen umfassend zu erreichen, ist die **zielorientierte Öffentlichkeitsarbeit**. Wir möchten daher die unterschiedlichen Gruppen **mit öffentlichkeitswirksamen Kampagnen** über verschiedene Informationswege ansprechen, um so auf sicherheitsrelevante Themen und Neuerungen hinzuweisen. Hierzu entwickeln wir **eigene Kampagnen** (z. B. **Gafferkampagne**, s.a. [Kapitel V.3.6 Verhalten am Verkehrsunfallort](#)). Als **Mitglied am Runden Tisch der Länder im DVR** greifen wir auch auf die dort vorbereiteten Initiativen, zur Verfügung gestellten Materialien und angebotenen Unterstützungen gerne zurück. Die **19 Plakatwände** an den saarländischen Bundes- und Landstraßen mit entsprechenden Sicherheitsbotschaften und **21 Banner an Autobahnbrücken zur Erinnerung an die Rettungsgasse** sind sichtbarer Ausdruck hierfür.

Einen bedeutenden Zugang zu **erwachsenen Verkehrsteilnehmenden** eröffnet auch die **betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit**. Wir begrüßen die Bemühungen, z. B. der **Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV)**, der **Berufsgenossenschaften** und anderer wichtiger Akteure, dass in vielen Unternehmen Verkehrssicherheit mittlerweile als **unverzichtbarer Bestandteil der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes** gesehen wird. Indem die Beschäftigten an entsprechenden **Präventionsmaßnahmen für mehr Sicherheit auf ihren Dienst- und Arbeitswegen** teilnehmen, profitieren sie davon auch bei ihren privaten Fahrten. Weniger Personen- und Sachschadenfälle infolge eines in Sachen Verkehrssicherheit sensibilisierten Personals kommen den unternehmerischen Zielen zugute.

Wir appellieren an die Unternehmen und Betriebe, die **betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit zu intensivieren** und sie zu einem ihrer Unternehmensziele zu machen. Verkehrssicherheit sollte fester Bestandteil von Besprechungen und Fortbildungsmaßnahmen sein. Die **Einrichtung des „Risiko-Parcours Straßenbetriebsdienst“ beim Landesbetrieb für Straßenbau** ist ein gutes Beispiel hierfür. Regelmäßige Fahrsicherheitstrainings für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Außendienst sollten nicht als Luxus gelten, sondern Einzug in den betriebsinternen Fortbildungskatalog finden. Viele Berufsgenossenschaften übernehmen einen hohen Anteil der Kosten solcher Sicherheitstrainings.

Der **gewerbliche Personen- und Güterverkehr** ist ein wesentliches Stellrad für den wirtschaftlichen Wohlstand des Landes. Den immer höheren Zeit- und Arbeitsdruck in diesem Bereich sehen wir mit wachsender Sorge, da er sich nicht zuletzt auf die Verkehrssicherheit auswirkt. **Schwere Verkehrsunfälle mit Schwerlastfahrzeugen**, die auf **Stau-Enden** rasen oder die **Leitplanken durchbrechen**, haben immer massive Auswirkungen für alle unmittelbar Beteiligten und wirken sich wegen umfangreicher Unfallaufnahme-, Aufräum- und Instandsetzungsarbeiten über längere Zeiten auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs einer ganzen Region aus. Wir appellieren an die gewerblichen Verkehrsunternehmen, durch realistische Tourenplanungen Arbeits- und Zeitdruck von ihrem Personal zu nehmen, damit gesetzlich **vorgesehene Ruhezeiten** in Anspruch genommen werden können.

Wegen der Wichtigkeit dieser gesetzlichen Vorgabe, und der Notwendigkeit der Beachtung der weiteren umfangreichen Vorschriftenlage sowie der ständigen Fortentwicklung der Fahrzeugtechnik **kontrollieren speziell geschulte Kräfte der Vollzugspolizei** in diesem Bereich gezielt unter Einsatz entsprechender **Kontrolltechnik**. Neben einem generalpräventiven Ansatz im Bereich des Personen- und Güterverkehrs werden regelmäßig **Aktionskontrollen mit wechselnden Schwerpunkten** (z.B. Kontrollen von Kleintransportern, Taxikontrollen, Gefahrgutkontrollen, Schwerpunktkontrollen „Lenk- und Ruhezeiten“, Ladungssicherung, Alkohol- und Drogenkontrollen) durchgeführt, die anlassbezogen auch durch andere Polizeibehörden – mitunter auch länderübergreifend – unterstützt werden. Hierzu zählen beispielsweise die länderübergreifenden (national als auch international) Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen der saarländischen Polizei mit den Polizeibehörden des Großherzogtums Luxemburg, der Republik Frankreich, des Landes Rheinland-Pfalz sowie im Rahmen des Netzwerks der europäischen Verkehrspolizeien (**ROADPOL**).

Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit geht es insbesondere auch darum, die Wettbewerbsfähigkeit derer, die sich an die Vorschriften halten, nicht zu gefährden. In diesem Zusammenhang empfehlen wir die Internetplattform **www.gurom.de**. GUROM steht als Abkürzung für ein Instrument zur Gefährdungsbeurteilung und Risikobewertung organisationaler Mobilität und unterstützt u. a. Unternehmen dabei, Mobilität sicher zu gestalten. Mit dem Werkzeug werden nicht nur alle direkten Gefährdungen (z. B. der Sicherheitszustand des Fahrzeugs) erfasst. Zusätzlich werden Gefährdungen erfasst, die die Verkehrssicherheit indirekt beeinflussen (z. B. Arbeitsstress). Registrierte Unternehmen können **Detailanalysen durchführen lassen** und erhalten eine ausführliche Auswertung der Gefährdungen. Zudem werden Vorschläge für passende Maßnahmen gemacht, die erkannte Gefährdungen verringern.

Um berufsbedingte Verkehrsströme in Spitzenzeiten abzumildern und damit flüssiger und sicherer zu machen, bitten wir die saarländischen Unternehmen zu prüfen, wie die Fahrten zum und vom Arbeitsplatz für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter alternativ gestaltet werden können, z. B. durch

- flexible Arbeitszeitmodelle.
- das Angebot von Telearbeitsplätzen.
- die Förderung der Fahrradnutzung durch hochwertige Abstellanlagen, Duschmöglichkeiten, Lademöglichkeiten von Pedelecs, Firmenfahrräder.
- die betriebliche Förderung von Fahrgemeinschaften durch privilegierte Stellplätze.
- die Bezuschussung von Jobtickets oder Schnuppertickets zur Nutzung des ÖPNV.

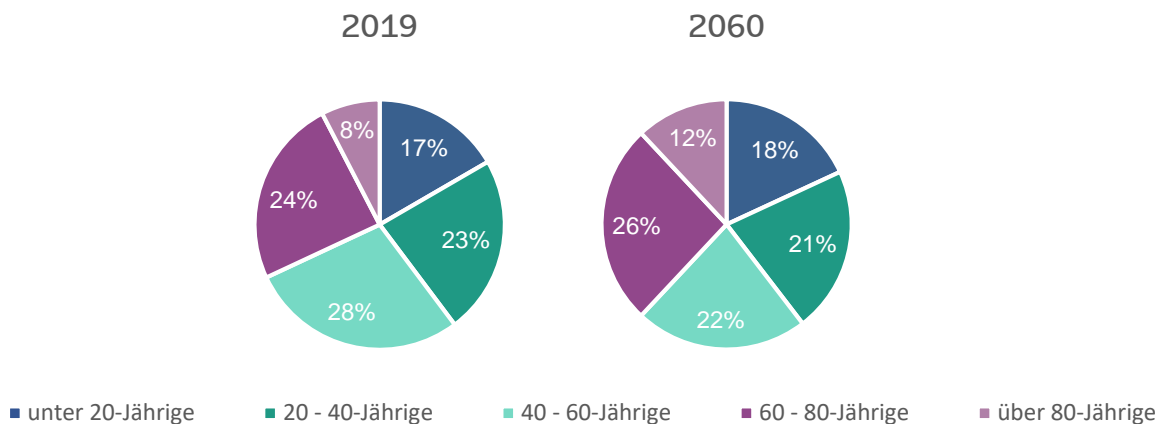
Die **berufliche Qualifikation des Fahrpersonals in der gewerblichen Personen- und Güterbeförderung** ist ein wesentlicher Bestandteil bei der Erreichung für mehr Qualität in der Verkehrssicherheit. Für Lkw- und Busfahrende im gewerblichen Güterkraft- oder Personenverkehr gilt seit einigen Jahren im Zusammenhang mit dem Fahrerlaubniserwerb die **Verpflichtung zur Grundqualifikation und Weiterbildung (Berufskraftfahrerqualifikation)**. Den Fahrerinnen und Fahrern sollen hierbei vertiefende Erkenntnisse im Zusammenhang mit ihrem fahrerischen Beruf zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vermittelt werden. Den Berufspendelnden aus Frankreich haben wir bis zur Einführung einheitlicher Regelungen beim Erwerb der nach europäischem Recht geforderten Zusatzqualifikation **unbürokratische Hilfe** geleistet. Mit einer Initiative im Bundesrat haben wir uns dafür eingesetzt, dass Übergangslösungen beendet werden. So sind nun z. B. europaweit gültige Fahrerqualifizierungsnachweise **bundesweit einheitlich** eingeführt. (s.a. [V. 3.8 Fahrschulausbildung/Fahrerlaubnisrecht \(BF 17\), Berufskraftfahrerqualifikation](#)).

Die schweren Folgen bei **Rechtsabbiegeunfällen** zwischen **Schwerlastfahrzeugen und ungeschützten Verkehrsteilnehmenden** wie zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden macht uns besonders betroffen. Auch das Fahrpersonal wird nach derart schlimmen Ereignissen traumatisiert, was auch nicht ohne Konsequenzen für die Unternehmen bleibt. In der Zeit bis zur vollständigen Marktdurchdringung von Abbiegeassistenzsystemen und darüber hinaus möchten wir dieser besonderen Unfallgefahr im Straßenverkehr mit einer unkonventionellen Maßnahme entgegentreten. Mittels einer speziellen **Schablone** besteht die Möglichkeit, auf den Werksgeländen von privaten Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen mit entsprechendem Fuhrpark einen **Spiegeleinstellplatz** (©BG Verkehr) **markieren zu lassen**. Mit dessen Hilfe gelingt es dem Fahrpersonal in wenigen Minuten vor Verlassen des Werksgeländes, die korrekte Einstellung der gesetzlich vorgesehenen Spiegel zu prüfen bzw. Fehleinstellungen zu korrigieren. Diese Schablone steht kostenlos zur Verfügung und kann im Verkehrsministerium gebucht werden. Wir appellieren an alle Bedarfsträgerinnen und Bedarfsträger, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen.

## V. 1.5 Generation 65+

### *Um was geht es?*

**Steigende Lebenserwartung und niedrige Geburtenraten** sorgen in Deutschland wie auch im Saarland für deutliche Veränderungen in der Alterspyramide. Bereits heute sind über 20 Prozent der Bevölkerung in Deutschland **65 Jahre alt und älter**. Folglich werden ältere Menschen verstärkt am (motorisierten) Straßenverkehr teilnehmen. Sie sind zudem heute **wesentlich mobiler** als früher. Immer mehr Menschen der Generation 65+ besitzen einen Führerschein, nutzen ihr Auto bis ins hohe Alter und sind mit dem Fahrrad, immer mehr auch mit elektrischer Unterstützung, unterwegs.



Bevölkerungsentwicklung im Saarland 2019 und 2060 nach Altersklassen

Waren im Jahr 2019 noch ca. 32 % der Saarländer\*innen älter als 60 Jahre, so werden es im Jahr 2060 ca. 38 % sein. Hingegen wird der Anteil der 20- bis 60-Jährigen, also die Altersklasse mit dem höchsten Anteil an Erwerbspersonen, von 51 % im Jahr 2019 auf voraussichtlich 46 % in 2060 sinken. In Verbindung mit der auch insgesamt sinkenden Bevölkerungszahl bedeutet dies einen deutlichen Rückgang der Menschen im Alter zwischen 20 und 60 Jahren im Saarland. Quelle: Mobilitätskonzept Saarland nach DESTATIS

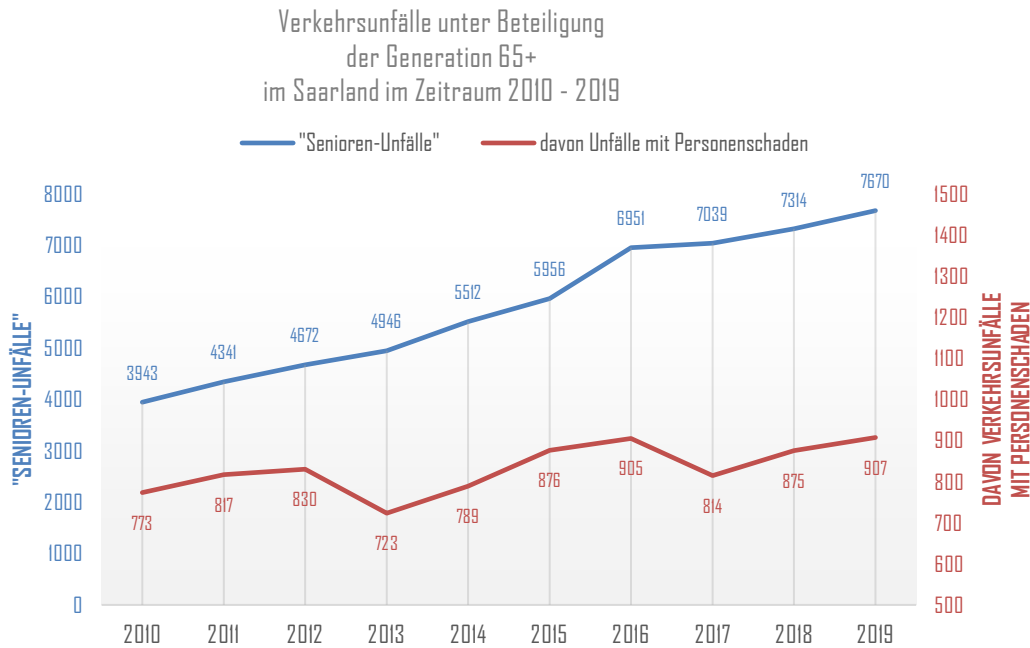
Die Generation 65+ **polarisiert**. Viele – vor allem Jüngere – sehen in der Zunahme der motorisierten Mobilität älterer Menschen eine Gefahr für die Verkehrssicherheit und fordern regelmäßige Eignungsprüfungen für ältere Führerscheininhaberinnen und -inhaber oder noch weitergehende Maßnahmen. Als Begründung werden oft **spektakuläre Unfälle** angeführt, die von Angehörigen dieser Altersgruppe verursacht wurden. Dabei wird oft vergessen, dass die **Jungen von heute die neuen Alten von morgen** sein werden.

### *Wie ist es zu bewerten?*

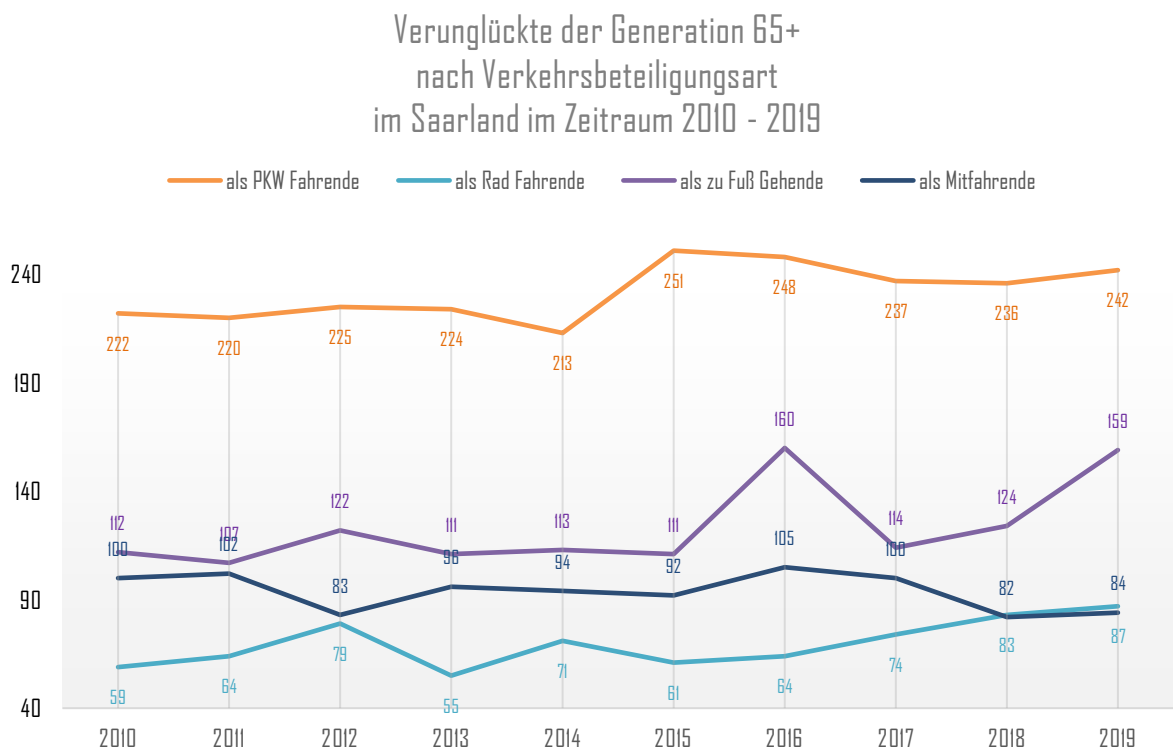
Der Blick in die Unfallstatistik macht deutlich, dass **pauschale Forderungen** nach besonderen Konsequenzen für Senioren nicht angemessen sind. Sie werden oft an Einzelfällen festgemacht und entsprechen einer eher **subjektiven Wahrnehmung oder gar Vorurteilen**. Obwohl der **Bevölkerungsanteil** der über 65-Jährigen ca. **21 Prozent** ausmacht, stellt diese Altersgruppe lediglich rund **13 Prozent der Unfallbeteiligten** – sie haben somit im Vergleich mit der übrigen Bevölkerung eine **unterproportionale Unfallbeteiligung**. Dies hängt auch mit der **geringeren Verkehrsteilnahme** dieser Altersgruppe als Fahrzeugführende zusammen, da z.B. Fahrten zum Arbeitsplatz wegfallen. Da ältere Menschen bei Verkehrsunfällen im Durchschnitt **schwerere Verletzungen** erleiden, ist ihr Anteil an den Getöteten besonders hoch. Im Saarland war im Jahre 2019 jede dritte getötete Person und jede/r fünfte Schwerverletzte ein lebensälterer Mensch. Dies lässt sich nicht nur auf nachlassende physische Widerstandskraft zurückführen, sondern hängt auch mit der **Art der Verkehrsteilnahme** zusammen: Ältere Menschen nehmen häufiger zu Fuß und zunehmend auch mit dem (elektrisch unterstützten) Fahrrad am Straßenverkehr teil.

Sie sind somit als ungeschützte Verkehrsteilnehmende einem **höheren Verletzungsrisiko** ausgesetzt. Dies gilt vor allem für die Generation 75+.

Sind lebensältere Menschen als **zu Fuß Gehende oder Rad Fahrende eher gefährdet als gefährlich**, belegt die saarländische Verkehrsunfallstatistik auch, dass über 64-jährige **Pkw Fahrende**, die 2019 in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt waren, **nicht überproportional als Hauptverursacher** in Erscheinung getreten sind. So weist die polizeiliche Unfallstatistik des Saarlandes die 65 bis 74-Jährigen mit 15 Prozent als Hauptverursacher aus, noch hinter den 18 bis 24jährigen mit 22 Prozent und den 25 bis 34jährigen mit 20 Prozent.



Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Angehörigen der Risikogruppe „Generation 65+“ hat sich im Betrachtungszeitraum beinahe verdoppelt (95 %). Der Anstieg von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Senioren\*innen stieg um 17 % und die Anzahl der verunglückten Angehörigen der „Generation 65+“ um 12 %.



Es ist eine Tatsache, dass mit zunehmendem Alter **körperliche und geistige Fähigkeiten zurückgehen**. Dieser Leistungsabbau wirkt sich auch auf die **Verkehrstüchtigkeit** und damit auch auf die Fähigkeit des Menschen aus, ein Fahrzeug sicher zu führen. Ältere Menschen sind aufgrund ihrer **hohen Erfahrung** häufig in der Lage, problematische Situationen durch eine Reihe von Maßnahmen zu kompensieren: Sie fahren beispielsweise vorsichtiger, **meiden Fahrten** unter ungünstigen Bedingungen oder **verzichten** bei widrigen Straßenverhältnissen auch schon einmal auf eine Fahrt. Dagegen können **Medikamenteneinnahmen** körperliche Leiden lindern, haben aber auch häufig Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit (s.a. Kapitel [V. 2.5 Alkohol, Drogen und Medikamente](#)).

Der **Alterungsprozess** verläuft beim Menschen **sehr individuell**. Daher ist es notwendig, sich so früh wie möglich mit beginnenden Defiziten zu befassen. Da bei niemandem prognostiziert werden kann, wann ein sicherheitsrelevanter Zeitpunkt erreicht ist, kann die pauschale Forderung nach einer **Stichtagsregelung** für eine **verpflichtende Gesundheitsprüfung** ab einem bestimmten Alter nicht bedingungslos gesehen werden. **Sehschwächen** können beispielsweise Personen jeden Alters treffen, so dass das Festmachen solcher Tests an ein hohes Alter zur altersbedingten Ungleichbehandlung führen würde und der Verkehrssicherheit sogar abträglich wäre.

Das Recht zur **Teilnahme am Straßenverkehr** steht allen Menschen **gleichberechtigt** zu, also auch unabhängig vom Alter. Diesem **Recht auf mobile Freizügigkeit** steht das **Schutzrecht auf körperliche Unversehrtheit anderer** Verkehrsteilnehmender vollwertig gegenüber. Dieser Konflikt muss ausgeglichen werden. So, wie wir es jungen Menschen aufgrund vorhandener körperlicher und geistiger Defizite noch nicht erlauben können, gewisse Mobilitätsangebote in Anspruch nehmen zu können, muss es ebenso selbstverständlich sein, dass Menschen in hohem Alter, die aufgrund körperlicher Einschränkungen gewisse Arten der Mobilität nicht mehr wahrnehmen können, diese nicht mehr ausüben dürfen. Damit erlischt das **Recht auf Mobilität** nicht. Es muss für **adäquaten Ausgleich** gesorgt werden. Mit anderen Worten: Es muss sehr **individuell entschieden** werden, wer welches Verkehrsmittel noch nutzen kann und **welche Alternativen bestehen**, sollte ein Verkehrsmittel nicht mehr infrage kommen. Dies ist eine **gesamtgesellschaftliche Aufgabe**, an der die Betroffenen, Angehörige, Ärzte und staatliche Stellen gemeinsam mitwirken müssen. Der Verlust des Führerscheins darf nicht zur **gesellschaftlichen Isolation** führen. Diese würde körperliche Abbauprozesse sogar beschleunigen.

Daran kann uns nicht gelegen sein. Ziel muss daher sein, die **Teilhabe am Straßenverkehr und damit am sozialen Leben unter den sichersten Bedingungen so lange wie möglich zu erhalten**.

### ***Was ist zu tun?***

**Mobilität** ist in unserer heutigen Zeit einer der wichtigsten Faktoren, sozialer Vereinsamung vorzubeugen und Teilhabe in vielen Lebensbereichen zu sichern. Sich **sicher fühlen** und trotz möglicher **Beeinträchtigungen** im Alter den Weg nach draußen zu suchen, beginnt an der eigenen Haustür, im gewohnten Umfeld, in der eigenen Gemeinde und im angrenzenden Umland.

Daher wollen wir, dass lebensältere Saarländerinnen und Saarländern **solange wie möglich am Straßenverkehr teilnehmen**. Wir beobachten die Debatte zu Fragen der Verkehrssicherheit in diesem Kontext daher sehr genau.

**Pauschale verpflichtende Untersuchungen der Fahrtauglichkeit** zu festgelegten Stichtagen sehen wir derzeit eher skeptisch, da sie der Lebenswirklichkeit weniger gerecht werden, als die altersunabhängige Einzelfallbetrachtung auf freiwilliger Basis. Wir setzen zunächst auf die **Eigenverantwortung** der Betroffenen, sich sehr früh mit aufkommenden Mängeln offen und ehrlich auseinanderzusetzen und alternative Strategien zu entwickeln. Dabei kommt dem **persönlichen Umfeld** eine ganz besonders wichtige Rolle zu, denn Betroffene schätzen ihre eigene Situation oftmals besser ein, als sie tatsächlich ist. Die Prüfung möglicher behördlicher Anordnungen sollte stets als letztes erfolgen.

**Ärzte** sind für Patienten **vertrauenswürdige Ansprechpartner**, deren Rat auch in Bezug auf das Autofahren einen hohen Stellenwert hat. Der Arztbesuch bietet auch Gelegenheit, über die Verkehrstüchtigkeit zu reden und ein objektives Bild der eigenen Leistungsfähigkeit zu erhalten.

Neben erkannten Mängeln sollte es auch um die Wirkung von Medikamenten und Medikamentenkombinationen gehen. Wir bitten die Ärzte, diese Aspekte bei ihren Behandlungen zu berücksichtigen. Wir unterstützen die Bemühungen des Bundes, **Anreizmöglichkeiten für Ärzte zu prüfen**, dass Beratungsleistungen vermehrt durchgeführt werden.

Neben der ärztlichen Beratung begrüßen wir die Angebote von **Fahrsicherheitstrainings**, z. B. auf dem Übungsgelände des ADAC-Saarland, um mit Hilfe von professionellen Fahrinstructorinnen und Fahrinstructoren die eigenen Fahrfähigkeiten zu testen und Hilfestellungen zu erhalten. Auch das Angebot von saarländischen Fahrschulen für Seniorinnen und Senioren, **Auffrischungsfahrstunden** mit professionellen Rückmeldungen nehmen zu können, ist ein wichtiger Beitrag für eine realistische Einschätzung der eigenen Fahrfähigkeiten. **Fahrerassistenzsysteme** moderner Fahrzeuge bieten auch der älteren Generation zunehmend wertvolle Hilfe bei der sicheren Fahrzeugführung. Die sachgerechte Nutzung und deren Möglichkeiten sind mitunter nicht so bekannt. Im Rahmen von Sicherheitstrainings oder Auffrischungsfahrstunden erhalten die Teilnehmenden auch Tipps für die optimale Nutzung der Systeme.

Der Pkw ist für viele Seniorinnen und Senioren das wichtigste Mittel für ihre individuelle Mobilität. Der zunehmende Nutzungsverzicht oder die freiwillige **Abgabe des Führerscheins** ist daher ein folgenreicher Schritt, der von vielen gescheut wird. Umso wichtiger ist es, dass **adäquate Alternativen** bereitstehen, um den Wechsel zu erleichtern.

Elektrisch unterstützte Fahrräder (**Pedelecs**) können eine solche Alternative sein. Sie werden immer erschwinglicher und erfreuen sich gerade bei der Generation 65+ wachsender Beliebtheit. Leider steigt damit auch das Unfallrisiko. Die deutlichen Steigerungen aus der saarländischen Verkehrsunfallstatistik (im Jahre 2015: 4 Verunglückte, im Jahre 2019: 77 Verunglückte) veranlassen uns, dieser Entwicklung besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Die **Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater der Vollzugspolizei** verfügen über eine vom Bundesverkehrsministerium finanzierte spezielle Instruktor-Ausbildung durch Referenten des Verkehrsclubs Deutschland (VCD). Sie sind dadurch befähigt, gemeinsam mit den Städten und Kommunen **spezielle Fahrsicherheitstrainings für Pedelecs** z. B. in den Jugendverkehrsschulen des Saarlandes anzubieten, um die Teilnehmenden auf verschiedenen Parcoursabschnitten eine höhere Sicherheit bei der Handhabung eines Pedelecs zu geben. Darüber hinaus bestehen vergleichbare Angebote des ADAC und des ADFC. Wir bitten alle Interessierte, von diesem Angebot Gebrauch zu machen, und werben z. B. auf dem jährlichen **Tag der Verkehrssicherheit** dafür. Auch das Tragen des Fahrradhelms ist geeignet, schwerste Kopfverletzungen zu vermeiden. Daher empfehlen wir das Tragen eines Fahrradhelms.

Der **Verzicht auf den Pkw im Alter** darf nicht zum Verlust an Mobilität führen. Daher ist es sehr wichtig, dass die **Alternative ÖPNV** gerade auch für die älteren Menschen gut und einfach nutzbare, attraktive Angebote für ältere Menschen bietet. Der **Verkehrsentwicklungsplan für den ÖPNV** im Saarland (VEP-ÖPNV), der 2021 in Kraft gesetzt wurde, sieht hierfür eine Vielzahl von Maßnahmen vor: Die Tarife werden deutlich einfacher und kostengünstiger gestaltet, für Seniorinnen und Senioren gibt es künftig ein sehr preisgünstiges Monatsticket, das im gesamten Saarland ohne Tarifstufen gilt. Die Bedienung im ländlichen Raum wird deutlich verbessert und durch spezielle On-Demand-Angebote (Bürgerbus, Rufbus, Anruftaxi, Ridepooling) ergänzt. Der **integrale Taktfahrplan** gibt einfach zu merkende Fahrpläne. Das Umsteigen wird durch verstärkt durchgehende Verbindungen minimiert und durch Aus- und Umbau der Stationen erleichtert. Der barrierefreie Ausbau und die Verbesserung der Ausstattung an den Stationen erleichtert auch älteren Menschen mit eingeschränkter Bewegungs- oder Sehfähigkeit die Nutzung des ÖPNV-Angebots.

Hierzu leisten auch spezielle **Mobilitäts-Unterstützungs-Dienste** wichtige Beiträge. Das während der Erprobungsphase (2016 bis 2020) vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Projekt „**mobisaar – Mobilität für Alle**“ wird vorläufig bis zum 31.12.2023 fortgesetzt. Das Saarland fördert das Projekt in den Jahren 2021 bis 2023 mit rund 430.000,- € jährlich und stellt damit die Fortführung des Projektes sicher. Die von der Saarländische Nahverkehrs-Service



GmbH (SNS) koordinierte Mobilitätsberatung **mobisaar** gibt älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen wichtige Hilfestellungen bei der sicheren Nutzung von Bus und Bahn, nimmt Ängste und Vorbehalte bei deren Nutzung und hilft so dabei, dass selbstbestimmte Mobilität erhalten bleibt. So kann ein **kostenfreier Lotsen-Service** rechtzeitig vor jeder Fahrt individuell telefonisch (06898-500 4000), online unter [www.mobisaar.de](http://www.mobisaar.de) oder über die **mobisaar-App** angefordert werden. Derzeit ist der Service im Regionalverband Saarbrücken, im Saarpfalz Kreis sowie in den Landkreisen Neunkirchen und Saarlouis verfügbar. Jedoch profitieren auch Kunden mit Wohnsitz in den übrigen Landkreisen von dem mobisaar-Service, da sie auch dort abgeholt und begleitet werden. Im Jahr 2019 wurden durch 62 hauptamtlichen mobisaar-Lotsen bis zu 700 begleitete Fahrten pro Monat durchgeführt. Weitere Details hierzu können dem VEP-ÖPNV oder unter [www.mobisaar.de](http://www.mobisaar.de) entnommen werden.

Ein attraktiver ÖPNV soll aber nicht nur für diejenigen, die altersbedingt auf ihren Führerschein und Pkw verzichten, gute Alternativen bieten, sondern auch denjenigen, die noch Auto fahren, dies aber nicht mehr für alle Strecken, zu allen Zeiten oder bei jedem Wetter tun wollen. Eine Fahrt mit dem ÖPNV ist gerade auch für ältere Menschen deshalb eine gute Alternative, weil sie sehr verkehrssicher ist. (s.a. Kapitel [VII. 3 – Öffentlicher Personennahverkehr \(ÖPNV\)](#)).

Die **Verkehrsunfallpräventionsarbeit** der Vollzugspolizei, vor allem die der Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater, erstreckt sich auch auf die „**Seniorenicherheitsberatung**“ in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Seniorenbeauftragten der saarländischen Städte und Gemeinden. Hierzu werden mehrmals im Jahr Präventions- und Informationsveranstaltungen oder auch „**Seniorenmessen**“, „**Seniorenwochen**“ oder „**Seniorenachmittage**“ durchgeführt, die von den kommunalen Seniorenbeauftragten der Städte und Gemeinden initiiert und bei Bedarf von den vollzugspolizeilichen Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater unterstützt werden.

Ziel der **Präventions- und Informationsveranstaltungen** ist es, die teilnehmenden Seniorinnen und Senioren auf die Gefahren der Verkehrsteilnahme, insbesondere unter altersbedingten Einschränkungen, aufmerksam zu machen. Durch eine kompetente und zielgruppenorientierte Vermittlung soll unter anderem auf **verschiedenste Veränderungen und Neuerungen im Straßenverkehr** hingewiesen sowie hinsichtlich einer stets kritischen Überprüfung und Bewertung der eigenen Leistungsfähigkeit und des eigenen Verhaltens im Straßenverkehr sensibilisiert werden, um auch im Alter sicher und gefahrlos am Straßenverkehr teilnehmen zu können. Hierzu werden unter anderem **Handlungsempfehlungen zur Überprüfung von körperlichen Veränderungen** ausgesprochen, die eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr erschweren können (z.B. durch regelmäßige Arztbesuche, Hör- und Sehtests, Reaktionsfähigkeit). Auch werden wichtige Themen, wie z.B. das **verkehrssichere Fahrrad und das Tragen heller, sichtbarer Kleidung**, vor allem in der dunklen Jahreszeit, der Umgang mit **Alkohol, Drogen und Medikamenten im Straßenverkehr**, Verhalten in **Notsituationen** sowie der Umgang mit **moderner Fahrzeugtechnik** erläutert. Die vollzugspolizeiliche Verkehrssicherheitsberatung ist damit wichtiger ständiger Ansprechpartner und gewährleistet den Informationsaustausch mit den Landrätinnen und Landräten sowie Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der Kreise, Städte und Gemeinden und deren Beraterinnen und Berater im Zusammenhang mit der Seniorensicherheitsarbeit.

In Kooperation mit der Landesarbeitsgemeinschaft Kommunaler Seniorenbeiräte (LAG-KSB) und auf Initiative des Landesseniorenbeirates (LSB) haben wir in 2018 in Heusweiler die landesweite Veranstaltungsreihe „**Mobilität im Alter**“ gestartet, die jedes Jahr in einer anderen Kommune stattfinden soll, zuletzt 2019 in Dillingen. Ziel der Veranstaltungsreihe ist es zu zeigen, wie sich auch Seniorinnen und Senioren, egal ob mit oder ohne Gehhilfe oder technischer Unterstützung, sicher im öffentlichen Raum bewegen können und somit dazu beitragen sich und andere Verkehrsteilnehmer zu schützen. Sie soll für das Thema „Mobilität im Alter“ sensibilisieren, konkrete Angebote für Senior\*innen transparent darzustellen und dazu animieren, bestehende Unterstützungsangebote und den technischen Fortschritt auch im Alter zu nutzen. Vorträge zu dem **Projekt mobisaar**, dem richtigen Umgang mit Pedelecs, zu Rollatoren und elektrischen Krankenfahrstühlen im Straßenverkehr (Seniorenberatung, vollzugspolizeiliche Verkehrssicherheitsberatung, örtliche Sportfachgeschäfte) aber auch zur Sturzprophylaxe

(Universität des Saarlandes) werden dabei mit einem Praxisteil bestehend aus einem Rollator-Training, Mobilitätstraining im und am Bus und einem E-Bike-Test auf einer kurzen Teststrecke ergänzt.

Wir empfehlen die vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) entwickelten Ratgeber **„sicher mobil“** sowie **„fit und AUTomobil“** mit wichtigen Informationen zu Gesundheitschecks, Hinweisen zu Fahrsicherheitstrainings, Tipps für Angehörige sowie weiteren wichtigen Informationen zum Thema „Fahrtüchtigkeit im Alter“. Sie klären über die Mobilität im Alter auf und zeigt Wege, wie man die Mobilität im Alter lange erhalten kann. Über einen **Online-Selbsttest** kann man zudem anonym und unverbindlich die Seh- und Reaktionsfähigkeit überprüfen ([www.dvr.de/themen/aeltere-menschen/online-test](http://www.dvr.de/themen/aeltere-menschen/online-test)).

Viele weitere Organisationen bieten spezielle Seminare und Veranstaltungen zu Verkehrssicherheitsthemen für ältere Menschen an. Zu nennen wären z. B. Seniorenberater, Fahrschulangebote sowie Fahrsicherheitstrainings auf dem Verkehrsübungsplatz des ADAC. Wir empfehlen den Saarländerinnen und Saarländern, davon Gebrauch zu machen. Sie sind vielen nicht bekannt. Wir werden auf diese Angebote immer wieder hinweisen und sie nach unseren Möglichkeiten, z. B. am Tag der Verkehrssicherheit, unterstützen.

Die im Saarland für die Sicherheit und Ordnung im Straßenverkehr zuständigen **Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden** bitten wir, die Verkehrsverhältnisse im Straßenverkehrsraum ständig nach Defiziten zu untersuchen, die insbesondere älteren Menschen Probleme bereiten können. Dazu gehören Sichtbehinderungen, zu hohe Bordsteine, zu kurze Grünphasen für zu Fuß Gehende an Ampeln, wenig Querungsgelegenheiten, zu hohe Geschwindigkeiten an Seniorenresidenzen, nicht altersgerechte Radinfrastruktur. Die Möglichkeiten der **Sonderverkehrsschauen und die Expertise der örtlichen Unfallkommissionen** sind hierfür zu nutzen.

Ältere Menschen bevorzugen dunkle Kleidung, was ihrer **Sichtbarkeit im Straßenverkehr** in der dunklen Jahreszeit und in der Dämmerung abträglich ist. Sie sollten zur eigenen Sicherheit auf eine Rundum-Sichtbarkeit achten. **Helle Kleidung** ist von Vorteil, reicht aber alleine nicht aus. Deshalb sollte man Kleidung wählen, in die **retroreflektierendes Material** eingearbeitet wurde. Um auch im Dunkeln von anderen Verkehrsteilnehmenden gesehen zu werden, sollten grundsätzlich Reflexstreifen an Armen und Beinen getragen werden. Sie sind ebenfalls dafür geeignet, Einkaufstrolleys, Taschen oder Rollatoren gut sichtbar zu machen. Als Mitglied des Runden Tisches beim Deutschen Verkehrssicherheitsrat werden wir **Sichtbarkeitsmaterialien** der Zielgruppe bei entsprechenden Veranstaltungen zur Verfügung stellen.

Aufgrund der **schmalen Silhouette** sind Seniorinnen und Senioren auf dem Fahrrad besonders gefährdet. Daher sollte auch auf dem Rad auf Rundum-Sichtbarkeit geachtet werden, z. B. durch das Tragen einer **Warnweste**. Gleichzeitig ist eine optimale Beleuchtung am Rad wichtig. Dazu zählen Reflektoren an Hinter- und Vorderrad, Pedalen sowie nach vorne und nach hinten ebenso wie eine **funktionierende Beleuchtung**. Im Rahmen der jährlichen Aktion „Stadtradeln“ zur Förderung des Alltagsradverkehrs und an die Verkehrssicherheitsberatung der Vollzugspolizei geben wir **Sicherheitswarnwesten** und flexible **Reflektorbänder** sowie **Beleuchtungssets** aus, um für mehr Sichtbarkeit zu sorgen (s.a. Kapitel [V. 1.6 Rad Fahrende](#), [V. 3.5 Sicherheit durch Sichtbarkeit](#) und Kapitel [VII. 2.4 Fahrräder](#)).

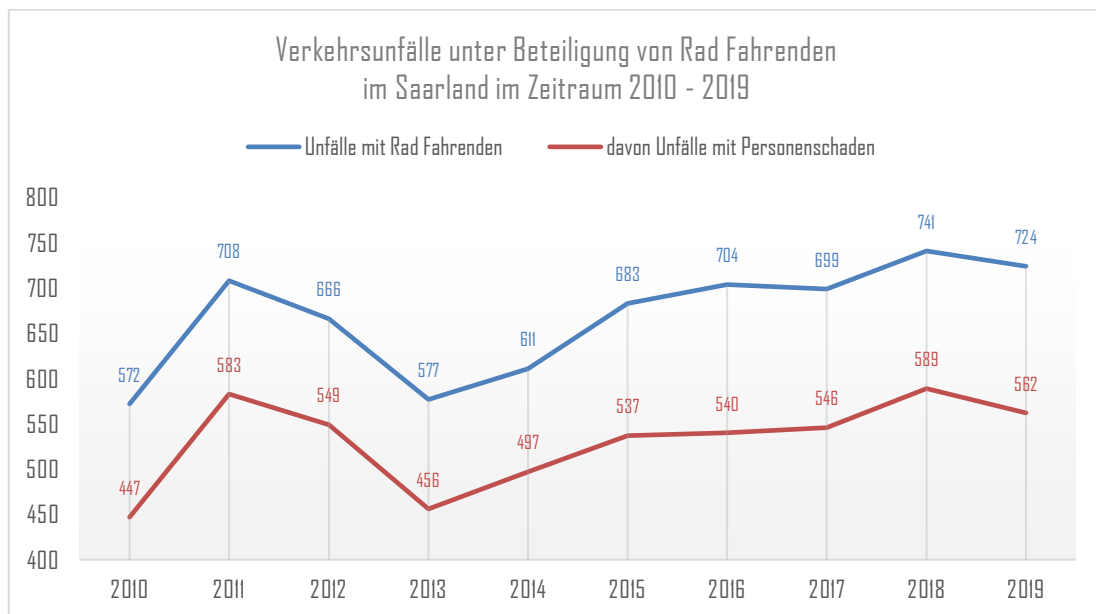
## V. 1.6 Rad Fahrende

### *Um was geht es?*

Im Jahre 2017 feierte das **Fahrrad** seinen 200sten Geburtstag. Es ist damit älter als das Automobil, aber **fortschrittlicher denn je**. In Zeiten verstopfter Straßen, Lärmentwicklungen und Luftverunreinigungen vermag gerade das Fahrrad als modernes und vielseitiges Fortbewegungsmittel die passenden Antworten auf viele aktuelle gesellschaftlich relevante Herausforderungen zu geben.

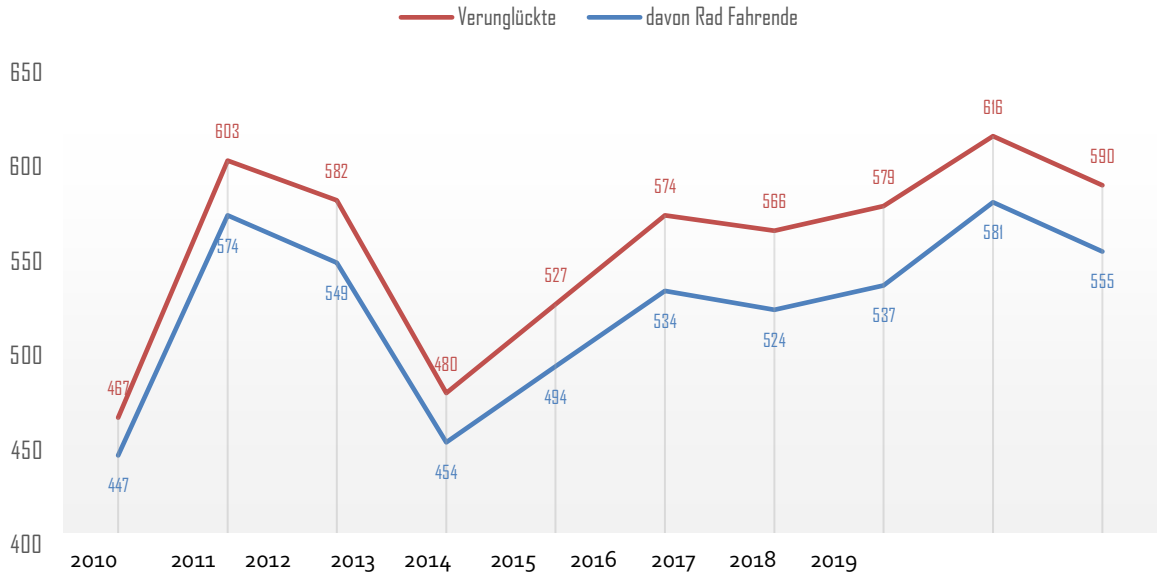
Rad Fahrende sind nicht verpflichtet, besondere **Schutzkleidung** zu tragen. Als sogenannte „äußere Verkehrsteilnehmende“ sind sie daher den Gefahren des Straßenverkehrs unmittelbar ausgesetzt. Fahrzeugbezogene **technische Sicherheitsreserven** bestehen – sofern kein Helm getragen wird – nicht.

Verkehrsunfälle mit Rad Fahrenden sind daher meistens mit **Personenschäden** verbunden. Hauptkonflikte bestehen mit den Pkw-Fahrenden. So war im Jahre 2019 auf saarländischen Straßen jeder neunte Verunglückte ein Rad Fahrender. Die Zahl der Schwerverletzten stieg von 2018 auf 2019 von 122 auf 125. Auch der Blick auf Langzeitvergleiche belegt, dass die Wahrscheinlichkeit, mit dem Fahrrad durch einen Verkehrsunfall zu verunglücken nicht rückläufig ist.

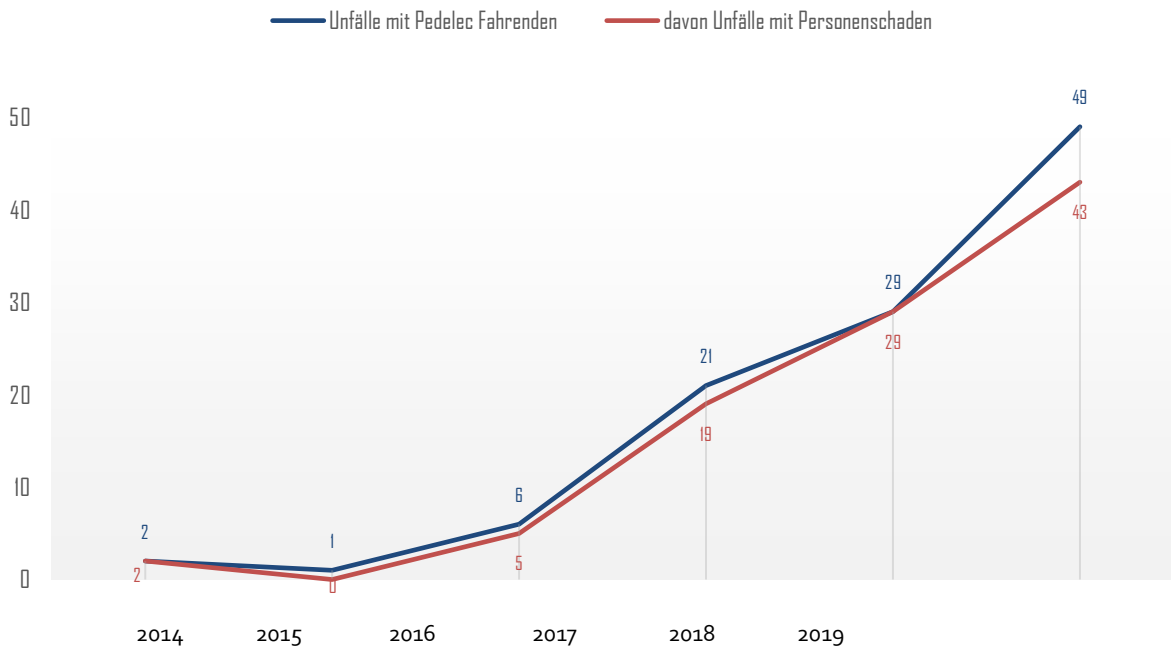


In den letzten zehn Jahren stieg die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad Fahrenden um 27 %. In annähernd gleicher Größenordnung stiegen auch die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, die Gesamtzahl der Verunglückten insgesamt und auch die Gesamtzahl der verunglückten Rad Fahrenden.

### Verunglückte bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Rad Fahrenden im Saarland im Zeitraum 2010 - 2019



### Verunglückte bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Pedelec Fahrenden im Saarland im Zeitraum 2014 - 2019



Die Daten für Pedelecs werden erst seit 2014 in der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik erfasst.

Das **Nutzungspotenzial des Fahrrades ist im Saarland ausbaufähig. So** liegt der Fahrradanteil hier gerade einmal bei 3 Prozent, während er in größeren deutschen Metropolen durchaus zwischen 20 und 30 Prozent liegt. Wie sich der pandemiebedingte Schub des Jahres 2020 auf den Radverkehrsanteil am Modal Split mittel- und langfristig auswirkt, bleibt abzuwarten.

Es gibt unterschiedliche Auffassungen darüber, ob ein mehr an Radverkehr auch ein mehr an verunfallten Rad Fahrenden bedingen würde.

Dem wäre sicher zuzustimmen, würde man sich dem Thema nicht ganzheitlich nähern. Das Drehen an einer Stellschraube alleine reicht nicht aus. Erst mit einem attraktiven Angebot, bestehend aus einer **schlüssigen und sicheren Infrastruktur** und darauf abgestimmten **verkehrsrechtlichen Anordnungen** und einer die Vorteile der Fahrradnutzung herausstellenden **Öffentlichkeitsarbeit**, mag es gelingen, mehr Saarländerinnen und Saarländer zu überzeugen, das Fahrrad als **sinnvolle Alternative im Alltag** zu nutzen. Durch die so gesteigerten Fahrradanteile würde der Rad Fahrende im Verkehrsalltag vom **Ausnahme- zum Normalfall**. Verkehrsverhalten der unterschiedlichen Bedarfsträger könnten sich anpassen. Im Idealfall minimierte sich das Unfallrisiko. Das Saarland mit seiner hohen Affinität zum Pkw muss sich dabei auf einen längerfristigen Prozess einstellen, der langen Atem erfordert.

Schlüsselaufgabe hierbei wird sein, einen **sicheren Radverkehr herzustellen**, denn wer Angst hat fühlt sich unsicher, und wer unsicher ist fährt weniger Rad.

### ***Wie ist es zu bewerten?***

Im Saarland ist der Pkw das Hauptverkehrsmittel. So ist es nicht verwunderlich, dass das **Konfliktpotenzial** hauptsächlich zwischen den **Pkw- und Rad Fahrenden** besteht. Das Verhältnis der beiden Zielgruppen ist polarisierend, denn es fehlt vielfach am **rücksichtsvollen Miteinander**. Rad Fahrende beklagen sich über mangelnde Rücksichtnahme durch Pkw Fahrende (z. B. durch nicht angepasste Geschwindigkeit, Zuparken der Radwege) während Pkw-Fahrende die mangelnde Regelbeachtung der Rad Fahrenden kritisieren (Rotlichtverstöße, Fahren in falscher Fahrtrichtung, Nutzung falscher Verkehrsflächen). Insbesondere an **innerörtlichen Knotenpunkten** besteht hohes Konfliktpotenzial, das hauptsächlich im Übersehen des Rad Fahrenden besteht. Dies gilt beim linksabbiegenden Rad Fahrenden ebenso sowie beim rechtsabbiegenden Pkw Fahrenden, wenn der Rad Fahrende geradeaus weiter möchte. Besonders dramatisch sind die Unfallfolgen für die Rad Fahrenden dann, wenn ein Schwerlastfahrzeug beteiligt ist. In 2019 waren bei 257 **Verkehrsunfällen mit Personenschäden zwischen Pkw und Fahrrädern** in 30 Prozent der Fälle die Rad Fahrenden und in etwa in 70 Prozent die Pkw Fahrenden Hauptunfallverursachende.

**Tür-Unfälle** sind seltene aber nicht minder schwere Verkehrsunfälle, bei den der Rad Fahrende in eine **sich öffnende Autotür** fährt. So wird geschätzt, dass jeder 14. Verkehrsunfall mit einem Fahrrad ein solcher Verkehrsunfall ist. Da Rad Fahrende bei solchen Unfällen immer mit hoher Geschwindigkeit unterwegs sind und abrupt gestoppt werden, sind die Verletzungen entsprechend schwer. Eine unkonventionelle Methode, die sich in den Niederlanden durchgesetzt hat, ist der sogen. „**Holländer Griff**“. Mit diesem Griff öffnet der Pkw Fahrende die Autotür mit der rechten statt mit der näheren linken Hand. So dreht sich der Oberkörper des Fahrers automatisch nach links und ein eventuell vorbeifahrender Radfahrer gerät in seinen Blickwinkel (**Schulterblick**). Dies kann helfen, solche schweren Unfälle zu vermeiden.

### ***Was ist zu tun?***

Die **Förderung des Alltagsradverkehrs** ist für uns ein verkehrspolitisches **Leuchtturmprojekt**. Das Fahrrad – konventionell oder elektrisch unterstützt – ist gerade erst dabei, sein Potenzial für die Nutzung im Alltagsbereich zu entfalten. Dabei helfen sicherlich auch die technischen Innovationen, die dieses Verkehrsmittel gerade in atemberaubender Weise durchläuft. Wir sehen im Fahrrad ein **maßgebliches Mittel für mehr mobile Vielfalt**, das geeignet ist, zahlreiche Probleme der Innenstädte – von der Parkplatznot bis zur Luftreinhaltung – zu entschärfen. Die **Sicherheit der Rad Fahrenden** ist für uns dabei besonders wichtig.

Mit der **Erstellung des saarländischen Radverkehrsplans** steht uns eine systematische Bestandsaufnahme der aktuell zur Verfügung stehenden Radwegeinfrastruktur im Saarland zur Verfügung. Darauf aufbauend haben wir notwendige Verbesserungsmaßnahmen gelistet, um **Lücken im Radwegenetz** zu schließen und **Qualitätsverbesserungen** zu erzielen (s.a. Kapitel [VI. 8. Verkehrssicherheit für den Radverkehr](#)).

Dazu gehört u.a. auch die Erhöhung der Sicherheit des Radfahrens, vor allem im Bereich der Bundes- und Landstraßen. Mängel im Fahrbahnbelag, die Breite von Radverkehrsanlagen oder sicherheits-relevante Lückenschlüsse im Radwegenetz stehen deshalb für mehr Sicherheit besonders im Fokus.

Mit der Einrichtung der **AG Alltagsradverkehr** im saarländischen Verkehrsministerium im Jahre 2014 verfolgen wir das Ziel, den Anteil des Alltagsradverkehrs im Saarland zu steigern. Gemeinsam mit den Kommunen, den saarländischen Radverkehrsclubs, dem ADAC sowie externen Experten wollen wir **neue Strategien und Ideen** erarbeiten und konkrete Möglichkeiten zur Förderung des Alltagsradverkehrs aufzeigen. Wir wollen Aktivitäten koordinieren und den Kommunen als Ansprechpartner zur Verfügung zu stehen. Dabei geht es nicht nur um Investitionen in eine **verbesserte Infrastruktur**. Es geht auch und vor allem um Maßnahmen, mit denen Anreize für die Nutzung des Fahrrades im Alltag gesetzt, die Akzeptanz für den Radverkehr verbessert und das Bewusstsein für die Potenziale des Radverkehrs im Saarland geschärft werden können, sowohl bei den (potenziellen) Nutzern als auch bei Verkehrsplanern und Verantwortlichen der Straßenbaulastträger und der Verkehrsbehörden. Von der Vernetzung der Akteure, dem Dialog und der besseren Kommunikation und Koordination versprechen wir uns neue positive Impulse für die Entwicklung des Alltagsradverkehrs.

Wir haben uns zum Ziel gesetzt, diese Zusammenarbeit in der AG Alltagsradverkehr verbindlicher zu gestalten und haben im Mai 2021 mit 29 Kommunen erste Schritte zur Gründung einer **Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) unternommen**. Mit Hilfe einer AGFK sollen die saarländischen Kommunen noch besser bei der Radverkehrsförderung unterstützt werden. Zielgerichtet gefördert werden sollen der Fahrradverkehr als umwelt- und klimafreundliche Verkehrsart, der Radverkehrsanteil am Gesamtaufkommen der Verkehrsmittel (Modal Split), die Verkehrssicherheit der Radfahrenden, die Verknüpfung zu den Verkehrsträgern des Umweltverbundes sowie die Bildung und Erziehung im Mobilitätsbereich. Eine Geschäftsstelle kann dabei als zentraler Ansprechpartner und Koordinator für die Mitgliedskommunen fungieren. Bestehende Projekte und Kampagnen sollen auch nach Gründung einer AGFK weitergeführt werden.

So bitten wir seit mehreren Jahren die saarländischen Behörden, Städte und Gemeinden mit wachsendem Erfolg, sich bei **der Aktion „Stadtradeln“** zu beteiligen, um den täglichen Weg von und zur Arbeit mit dem Rad zurückzulegen. Im Rahmen eines **Sicherheitsprojekts zur Erhöhung der Sichtbarkeit** im Straßenverkehr stellen wir den Teilnehmenden kostenlose Sicherheitswarnwesten und retroreflektierende Arm- und Beinbänder sowie fehlende Fahrradbeleuchtungen zur Verfügung.

Ähnliche Aktionen wie die Kampagne **„Mit dem Rad zur Arbeit“** der AOK und des ADFC Saarland begrüßen wir ausdrücklich.

Mit der **Aktion „Schulradeln“** wollen wir Schülerinnen und Schüler für das Radfahren im Alltag und in der Freizeit begeistern und motivieren, durch Radfahren die eigene Mobilitätskompetenz zu steigern. Das sog. „Elterntaxi“ dominiert heute vielerorts das Verkehrsgeschehen rund um die Schule. Das Fahrrad spielt dabei nur eine untergeordnete Rolle, obwohl die meisten Schulwege im Schnitt nur wenige Kilometer weit entfernt sind. (s.a. [V. 1.3 Jugendliche und junge Erwachsene](#)). Das wollen wir ändern, um den „Teufelskreis“ „Gefährdungsspirale“ Elterntaxi zu durchbrechen.

In der Erstellung von **Radschulwegplänen** sehen wir eine wirksame Maßnahme zur Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen und zur Reduzierung von Gefährdungsstellen im Umfeld der Schule. Voraussetzung für die Erstellung guter Pläne ist die Erfassung der einzelnen Schulwege sowie möglicher Problemstellen durch die Lehrerschaft, Schülerinnen und Schüler, Elternvertretungen, Straßenverkehrsbehörden, Polizei und Radverkehrsvereine. Wir möchten im Rahmen von **Pilotprojekten** die Erstellung solcher Pläne mit dem Ziel unterstützen, diese flächendeckend im Saarland für alle weiterführenden Schulen zu erstellen.

Die **schwierigen Verkehrsbeziehungen** zwischen den Verkehrsmitteln Pkw und Fahrrad müssen **verbessert** werden. Daher richten wir einen klaren Appell an alle Verkehrsteilnehmenden für **mehr**

**Rücksichtnahme und Regelakzeptanz.** Einfache Verhaltensmaßnahmen wie der doppelte Schulterblick (vor dem Einordnen und noch einmal vor dem Abbiegen) und das Ausstrecken des Armes der Rad Fahrenden beim beabsichtigten Fahrtrichtungswechsel können schon entscheidend sein, um schwerste Unfälle zu vermeiden. Der **Sichtkontakt und die Kommunikation** sind von entscheidender Bedeutung für ein **partnerschaftliches Miteinander** im Straßenverkehr.

Darüber hinaus sehen wir in **klaren verkehrsrechtlichen Anordnungen, übersichtlichen und begreifbaren Verkehrsführungen sowie der straßenbaulichen Herstellung von Sichtbeziehungen** entscheidende Elemente zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr. Dort, wo Radwege platzbedingt nicht eingerichtet werden können, sind **Radfahrstreifen und Schutzstreifen** wichtige Instrumente für eine geordnete und sichere Radverkehrsführung. Das hierfür vorgesehene **straßenbauliche Regelwerk** ist ein entscheidendes Hilfsmittel. Die AG Alltagsradverkehr stellt diese den Straßenverkehrsbehörden **–in komprimierter Zusammenfassung als Broschüre – zur Verfügung und unterstützt bei verkehrsrechtlichen und straßenbaulichen Fragen** im Zusammenhang mit der Anlage von Radverkehrsanlagen und Radverkehrsführungen.

Auf unserer Internetseite [www.fahrrad.saarland.de](http://www.fahrrad.saarland.de) finden sich nützliche Informationen und Wissenswertes zur saarländischen Radstrategie, Infrastruktur, Fahrradsicherheit sowie zu Förderprogrammen und aktuellen Projekten rund um das Fahrrad im Alltag und auf den touristischen Routen.

Die Sichtbeziehungen sowie die **Gefahr des „Toten Winkels“** stellt gerade beim **Rechtsabbiegen** eine besonders große Gefahr zwischen **Schwerlastfahrzeugen und Rad Fahrenden** dar. **Abbiegeassistenzsysteme** können hier entscheidende Hilfe leisten. Bis zu deren Marktdurchdringung wird es noch dauern. Andererseits können optische, akustische oder taktile Warnsignale von Assistenzsystemen, die nicht kamerabasiert sind, nur dann wirken, wenn die **vorgeschriebenen Spiegel korrekt eingestellt** sind. Für die Sichtbeziehungen sind die vorgeschriebenen Spiegel eines Schwerlastfahrzeuges von entscheidender Bedeutung. Wir möchten bis zur Marktdurchdringung von Assistenzsystemen der **Gefahr von Rechtsabbiegeunfällen** entgegentreten, indem wir **Spiegeleinstellplätze** (©BG Verkehr) bei den öffentlichen und gewerblichen Haltern von Schwerlastfuhrparks markieren lassen. Ziel soll sein, dass das Fahrpersonal vor Verlassen des Werksgeländes mit Hilfe der Markierung die **korrekte Einstellung der Spiegel** des Fahrzeuges überprüft. Mit öffentlichkeitswirksamen Sonderaktionen weisen wir zudem auf das besondere **Problem des „Toten Winkels“** hin. Zu diesem Zweck haben wir **Totwinkel-Planen sowie weitere Unterrichtsmaterialien** beschafft und sie den **Jugendverkehrsschulen** für den unterstützenden Einsatz im **Verkehrsunterricht** zur Verfügung gestellt.

Das **Tragen des Fahrradhelms** sehen wir als entscheidendes Hilfsmittel, um in vielen Fällen schwere und schwerste Kopfverletzungen zu vermeiden bzw. schwere Folgen abzumildern. Bereits im Jahre 2014 haben wir durch eine **Fahradhelm-Kampagne** auf das **freiwillige Tragen des Fahrradhelms** vor allem bei Kindern hingewiesen. Mittlerweile sind drei von vier Kindern unter 10 Jahren regelmäßig mit einem Fahrradhelm unterwegs. Unter den 11- bis 16-Jährigen hat sich die Helmtragequote sogar von 29 Prozent auf 34 Prozent erhöht. Lediglich bei Erwachsenen jeden Alters trägt nur etwa jede/r fünfte Rad Fahrende einen Helm, obwohl die schützende Wirkung mittlerweile außer Frage steht. Wir appellieren daher an die Einsicht der letztgenannten Gruppe, sich dem Thema Fahrradhelm zu öffnen und dem **positiven Beispiel von Kindern und Jugendlichen** zu folgen. Wir werden die Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit nutzen, und für das Tragen des Fahrradhelms zu werben. Die **Einführung einer Fahrradhelmpflicht**, wie sie teilweise gefordert wird, sehen wir derzeit kritisch, da sie eher abschreckend auf die „Neueinsteigenden“ wirken könnte. Wir begrüßen die Bemühungen der BAST und der Industrie, die **technologische Weiterentwicklung der Fahrradhelme für mehr Sicherheit und Tragekomfort** voranzutreiben, so dass insbesondere Argumente der Optik, der körperlichen Einschränkung und des Suggestierens einer scheinbaren Sicherheit nicht mehr tragen.

Die **Radfahrausbildung mit abschließender Radfahrprüfung** in den saarländischen Grundschulklassen ist dort seit Jahren fester Bestandteil des Schulplans (s.a. Kapitel [V. 1.2 Kinder](#)). Wir begrüßen das Engagement der Lehrerinnen und Lehrer sowie der Verkehrssicherheitsberatung der Vollzugspolizei des Saarlandes und sehen in dieser **Mobilitätserziehung** einen elementaren Baustein, um die Zielgruppe recht früh mit dem Verkehrsmittel Fahrrad vertraut zu machen. Auch wenn Kinder vor Schuleintritt vielleicht schon „technisch“ Radfahren können, so sind sie bis zum achten Lebensjahr noch nicht in der Lage, mehrere **komplexe Situationen mit dem Fahrrad gleichzeitig zu beherrschen**. Die systematisch aufgebaute Radfahrausbildung vermittelt die notwendigen **theoretischen und praktischen Kompetenzen**. Aber auch hier gilt: das **Lernen im Schonraum** der Jugendverkehrsschulen oder des Schulhofes bereitet auf das **Fahren im realen Straßenverkehr** vor, es kann es aber nicht ersetzen. Eltern sind hier gefragt, ihre Kinder bei ihren **ersten selbständigen Fahrten aktiv zu begleiten** und immer wieder Hinweise für verkehrsgerechtes Verhalten zu geben. Um Eltern hierbei zu unterstützen begrüßen wir Elternveranstaltungen, bei denen Mütter und Väter durch die Lehrerinnen und Lehrer oder die Verkehrssicherheitsberatung der Vollzugspolizei darüber informiert werden, wie sie ihre Kinder gut auf den Straßenverkehr vorbereiten. Das **Programm „Kind und Verkehr“ des DVR** bietet z.B. über **zahlreiche Module** ausgebildeten Moderierenden die Möglichkeit, gemeinsam mit den Erzieherinnen und Erziehern oder auch direkt mit den Eltern die Veranstaltungsinhalte abzustimmen und nach deren Interessen auszurichten oder auch Projekte zur Verkehrssicherheit direkt mit den Kindern durchführen. Im Saarland sind derzeit **fünf Moderatoren des ADAC und der Landesverkehrswacht** ausgebildet. In diesem Zusammenhang sind auch die jährlichen Fahrradturniere des ADAC zur Vertiefung des durch die Radfahrausbildung erlernten zu nennen.

Die **Radfahrschule ProVelo des ADFC Saarland e.V.** hat sich zum Ziel gesetzt, Schülerinnen und Schüler, aber auch Erwachsene im verkehrssicheren Umgang mit Fahrrädern zu schulen und so die Radfahrkompetenz der saarländischen Bevölkerung zu steigern. Über die **Förderrichtlinie NMOB-Rad** leisten wir finanzielle Unterstützung zum langfristigen Erhalt der Radfahrschule ProVelo.

Die vor allem bei erfahrenen Verkehrsteilnehmenden zunehmend beliebten elektrisch unterstützten Fahrräder (**Pedelecs**) erfordern nicht zuletzt wegen des **hohen Gewichts der Räder und der Antriebsunterstützung fahrerisches Geschick**. Die Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater der Vollzugspolizei verfügen über eine vom Bundesverkehrsministerium finanzierte spezielle **Instruktor-Ausbildung** durch Referenten des Verkehrsclubs Deutschland (VCD). Sie sind dadurch befähigt, gemeinsam mit den Städten und Kommunen **spezielle Fahrsicherheitstrainings für Pedelecs** anzubieten, um die Teilnehmenden auf verschiedenen Parcoursabschnitten eine höhere Sicherheit bei der Handhabung eines Pedelecs zu geben. Vergleichbare Angebote gibt es auch durch den ADFC und den ADAC. Wir bitten alle Interessierte, von diesem Angebot Gebrauch zu machen und werben z. B. auf dem **saarländischen Verkehrssicherheitstag** dafür.

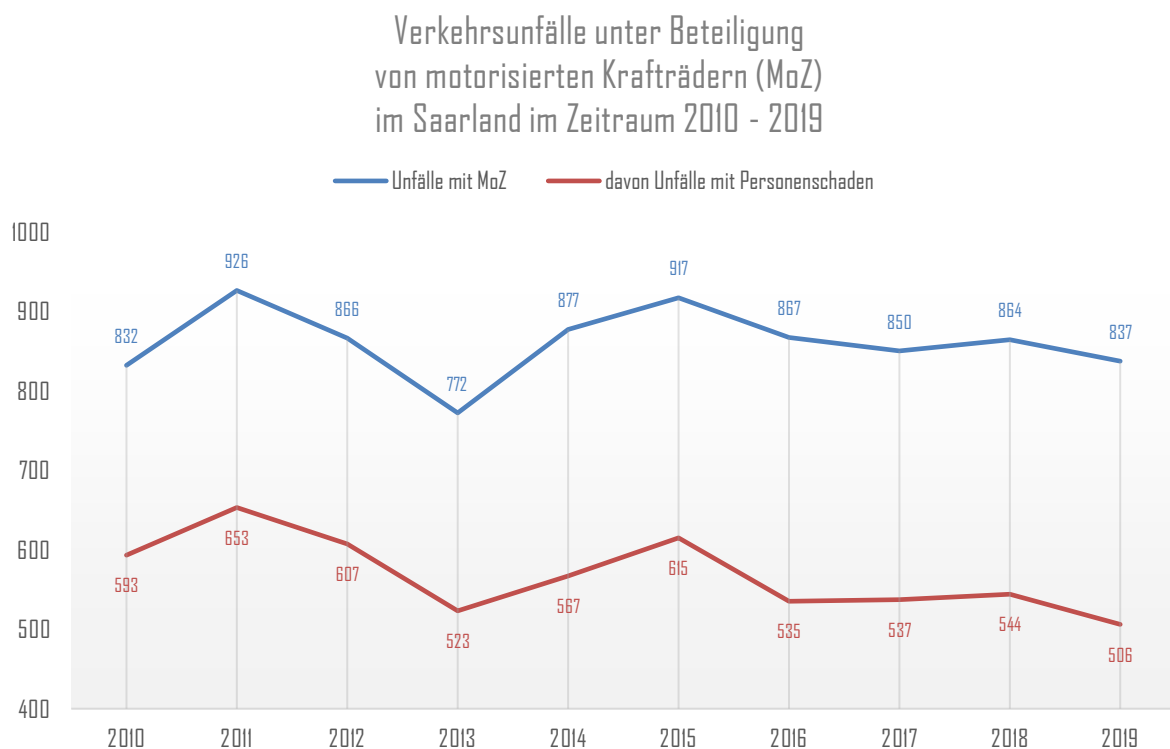


## V. 1.7 Motorrad Fahrende

### Um was geht es?

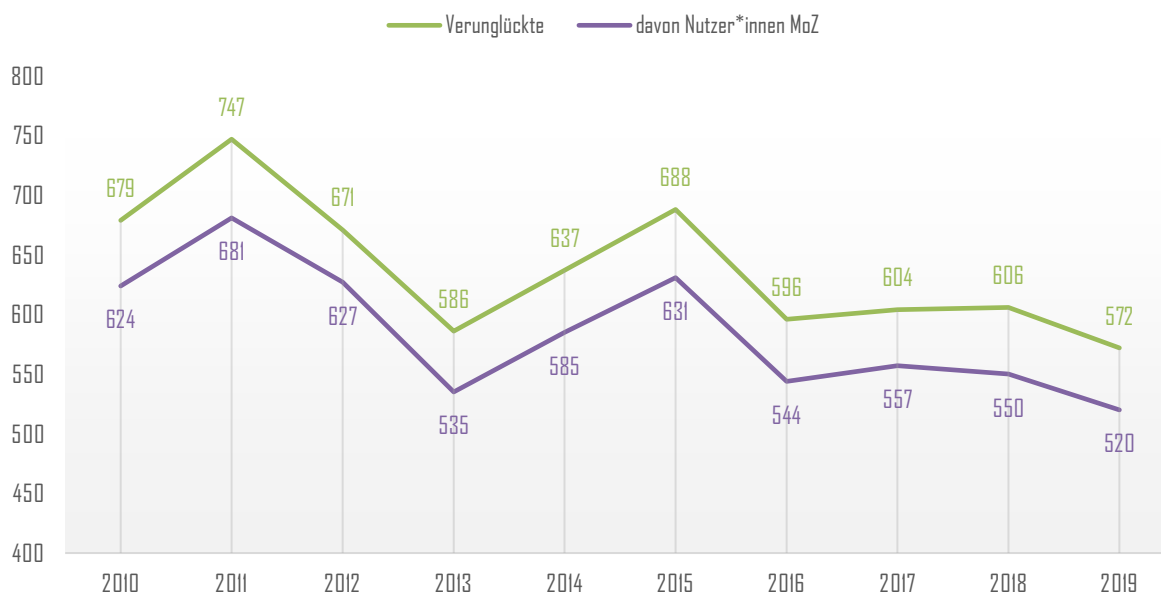
Die Vorzüge wie Freiheit, Individualität und Spaß, die die Motorradfahrenden so schätzen, dürfen über eines nicht hinwegtäuschen: es ist **mitunter die gefährlichste Art**, sich im Straßenverkehr zu bewegen. Dies gilt besonders für „schwere Maschinen“, aber auch für Leicht- und Kleinkrafträder. Die **Knautschzone ist der eigene Körper**. Auch modernste **Sicherheitsbekleidung** vermag maximal leichtere Stürze auszugleichen. Ein Blick in die Unfallstatistik unterstreicht dies leider: Von den insgesamt 3.046 im Straßenverkehr **getöteten Personen** war demnach 2019 **jeder Fünfte** auf einem Kraftrad unterwegs. Es kamen auf diesen Fahrzeugen ca. 41.000 Menschen zu Schaden, insgesamt waren Nutzer von Krafträdern aller Art an **11 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden** beteiligt – obwohl sie **nur zwei Prozent der jährlichen Fahrleistung** erbrachten, oftmals nur während der Sommersaison unterwegs sind und nur ca. 7,7 Prozent der zugelassenen Fahrzeuge ausmachen (im Vergleich zum dominanten Pkw, der es auf ca. 80 Prozent Anteil im Fahrzeugbestand bringt).

Auf saarländischen Straßen zeigt sich ein ähnliches Bild: Wenn auch die Zahl der getöteten Motorradfahrender von 10 Toten in 2017 auf zwei Tote im Jahre 2019 gesunken ist, war im Jahre 2019 bei 158 schwerverletzten Motorradfahrender (von insgesamt 705) jeder vierte Schwerverletzte mit dem Motorrad unterwegs.



Obwohl die Entwicklung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung Fahrerinnen und Fahrern motorisierter Krafträder in den letzten zehn Kalenderjahren ein heterogenes Bild zeigt, liegt der Wert des Jahres 2019 annähernd auf dem Niveau des Jahres 2010. Rückgänge gegenüber dem Ausgangswert des Jahres 2010 sind im Jahr 2019 bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, der Gesamtzahl der Verunglückten und der Gesamtzahl der verunglückten Fahrerinnen und Fahrern von motorisierten Krafträdern zu verzeichnen.

## Verunglückte bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von motorisierten Kraftfahrzeugen (MoZ) im Saarland im Zeitraum 2010 - 2019



### Wie ist es zu bewerten?

**Motorradfahren ist Charakterfrage.** Es bedarf enormer Selbstdisziplin, der Möglichkeit der Beschleunigung, des Ausreizens von Geschwindigkeiten und fahrphysikalischen Gesetzen sowie des Ausnutzens der Vorteile der schmalen Silhouette und der vergleichsweise geringen Fahrzeugbreite nicht zu erliegen. Immer dort, wo diese **Selbstdisziplin** fehlt, steigt das **Risiko des Verkehrsunfalles** sowohl für die Motorrad Fahrenden als auch für unbeteiligte Dritte. Auch wenn es nicht zum Unfall kommt: durch **riskante Fahrweisen** werden Motorrad Fahrende immer wieder zum **Ärgernis** für andere Verkehrsteilnehmende. Sind dann damit noch hohe Lärmemissionen verbunden, werden insbesondere von der Anwohnerschaft an beliebten Motorradstrecken immer häufiger Forderungen nach Streckensperrungen erhoben.

Motorradfahren erfordert viel Können und **Erfahrung**. Neben einer guten **Sicherheitsausrüstung** ist auch die körperliche **Fitness** für die sichere Fahrzeugführung ein entscheidender Faktor. Eine gute Ausrüstung ist hilfreich, um im Falle von Stürzen das Schlimmste zu verhindern. Bei all jenen, die das Motorrad nur in der klassischen Motorradsaison von April bis Oktober nutzen, können **Fahrkompetenz und Erfahrung schon mal einrosten**.

Besonders gefährdet sind neben den **Neueinsteigern vor allem die Wiedereinsteiger** im Alter zwischen 50 und 54 Jahren, die sich nach längerer Pause wieder ein (leistungsstarkes) Motorrad zulegen. Bei ihnen macht sich die über die Jahre verloren gegangene Erfahrung besonders drastisch bemerkbar, was ihr Anteil an tödlich verletzten Fahrenden statistisch leider belegt. So waren in 2017 im Saarland acht der 10 Getöteten zwischen 43 und 60 Jahre alt.

Das **höchste Konfliktpotenzial besteht zwischen Pkw- und Motorrad Fahrenden**. Entgegen mancher Vermutung sind es aber nicht überwiegend die Motorrad Fahrenden, die im Falle von Verkehrsunfällen die Unfallursache setzen. Die **Unfallverursachung hält sich bei beiden Zielgruppen in etwa die Waage**.

Insbesondere Pkw Fahrende übersehen beim Fahrtrichtungswechsel, beim Anfahren vom Fahrbahnrand, Wenden und beim Rückwärtsfahren trotz der Verpflichtung des eingeschalteten Fahrlichts beim Motorrad dessen schmale Silhouette und unterschätzen die Annäherungsgeschwindigkeiten. Insbesondere beim Beginn der Motorradsaison ist man an die verstärkte Präsenz der Zweiräder noch nicht so gewöhnt.

Auf **Landstraßen sterben die meisten Motorrad Fahrenden**. Nichtangepasste Geschwindigkeit, riskante Überholmanöver und falsches Kurvenverhalten sind hier die Hauptunfallursachen. Mit **straßenverkehrsrechtlichen und vor allem straßenbaulichen Maßnahmen** besteht die Möglichkeit, das **Verkehrsverhalten der Motorradfahrenden** an kritischen Stellen zu **beeinflussen** und die Folgen im Falle eines Verkehrsunfalles zu mildern.

### ***Was ist zu tun?***

Motorrad Fahrende können selbst viel für die eigene Sicherheit tun. Wir empfehlen allen Motorradbegeisterten nach der Winterpause, die Saison mit einem **Fahrsicherheitstraining**, z. B. auf dem **Verkehrsübungsplatz des ADAC Saarland** unter Anleitung erfahrener Fahrinstructorinnen und -instructoren, zu beginnen. Dies gilt umso mehr, wenn man nach mehreren Jahren den Wiedereinstieg wagt. Viele Berufsgenossenschaften übernehmen einen hohen Anteil der Kosten solcher Sicherheitstrainings. Das **Institut für Zweiradsicherheit (ifz)** stellt unter [www.ifz.de](http://www.ifz.de) eine Online-Plattform zur Verfügung, auf der jeder motorisierte Zweiradfahrende das passende Training in seiner Nähe finden kann.

Eine **gute Schutzkleidung ist für Kraftradfahrende** unerlässlich. Trotz der gesetzlichen Verpflichtung des **Fahrens mit Fahrlicht** werden Motorradfahrende immer wieder übersehen. Wir messen der **Sichtbarkeit daher höchste Bedeutung zu**. Aus diesem Grund haben wir gemeinsam mit der **DeHoGa Saar, dem ADAC Saar sowie dem DVR eine Kampagne zur Erhöhung der Sichtbarkeit für Motorrad Fahrende** gestartet. So überreichen wir den im Saarland als **motorradfreundlich zertifizierten Hotelbetrieben reflektierende Sicherheitswesten, Rucksackhüllen sowie Visierputztücher**, um sie ihren motorradfahrenden Gästen zu überreichen.

Wir erachten **polizeiliche Schwerpunkteinsätze** zu Saisonbeginn aber auch während der Saison als wichtiges Instrument, den technischen Zustand der Fahrzeuge aber auch das Verkehrsverhalten der Fahrenden zu kontrollieren und im Bedarfsfalle auch konsequent zu **sanktionieren**. Bei den **Schwerpunktkontrollen „Motorisierte Zweiräder“** kommen speziell ausgebildete Kräfte der Verkehrspolizei mit Polizeimotorrädern zum Einsatz. Bei diesen Einsätzen werden auch Kräfte der **Verkehrssicherheitsberatung** eingesetzt. Insbesondere die **Kombination dieser Kontrollen mit Präventionsmaßnahmen** (Multimedia-Stand mit zielgruppenspezifischen Informationsangeboten und Verteilung von Sicherheitswarnwesten des DVR) erachten wir als sinnvoll, um Verkehrsverhalten nachhaltig positiv zu beeinflussen. Die Vollzugspolizei wird die Instrumente der **Präventionsarbeit auch bei der operativen Einsatzbegleitung** von größeren Motorradveranstaltungen (Sternfahrten, Saisonauftakt- und Wohltätigkeitsveranstaltungen von Motorradvereinen) einsetzen, um möglichst weite Teile der saarländischen Motorrad Fahrenden zu erreichen.

Dort, wo es unfallauffällige Bereiche auf saarländischen Straßen für Motorrad Fahrende gibt, bedarf es der **gründlichen Ursachenanalyse**. Mit den **örtlichen Unfallkommissionen des Saarlandes** verfügen wir über geeignete Gremien, Gegenmaßnahmen zur Entschärfung von erkannten Unfallhäufungsstellen umzusetzen (s.a. Kapitel [IV. 2.3 Unfallkommissionen](#)). Die hierfür entwickelten Regelwerke, z. B. das **Merkblatt zur Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur für Motorradfahrende (MVMOT)** leistet hierbei wertvolle Hilfe. **Streckenbezogene Verkehrsschauen und Sicherheitsaudits** können allerdings im Vorfeld schon kritische Stellen vor allem auf Landstraßen identifizieren. Wir bitten die verantwortlichen Stellen, von diesem Instrument Gebrauch zu machen (s.a. Kapitel [IV. 2.4 Verkehrsschauen](#)).

Schließlich appellieren wir an die Motorrad Fahrenden, sich ihrer besonderen Verantwortung im Straßenverkehr bewusst zu sein. Ein **regelkonformes Verhalten** trägt maßgeblich zur Sicherheit im Straßenverkehr bei. Dies gilt sowohl für das **persönliche Verhalten** als auch für den **technischen Zustand der Maschinen**. Korrektes Verhalten fördert vor allem auch die **Akzeptanz und Toleranz** all der anderen Saarländerinnen und Saarländer, die dem Motorrad weniger zugeneigt sind und die sich durch Fehlverhaltensweisen beeinträchtigt fühlen.

Dabei ist vor allem die **Lärmentwicklung einiger Fahrzeuge** immer wieder Stein des Anstoßes.

Durchfahrverbote sind straßenrechtlich nicht so ohne weiteres durchzusetzen. Sie sind auch mit dem pluralistischen Mobilitätsgedanken nicht vereinbar. **Lärm kann aber krank machen**. Bei **dauerhaftem Überschreiten bestimmter Lärmpegel** zu bestimmten Zeiten könnten Straßenverkehrsbehörden **gezwungen** sein, **einschreiten zu müssen**, insbesondere wenn sich eine **Gefahrenlage** entwickelt, bei der das **Risiko der Gesundheitsbeeinträchtigung** von Anwohnern das **Recht auf Mobilitätsfreiheit** von Motorrad Fahrenden **erheblich übersteigt**.

Vor diesem Hintergrund setzen wir mehr auf **Eigenverantwortung und Rücksichtnahme** als auf zusätzliche Vorgaben und Regelungen. Bundesweite Initiativen mit Modellversuchen, wie z.B. des BDMV e.V. („Es geht auch leiser“), enthalten gute Lösungsansätze

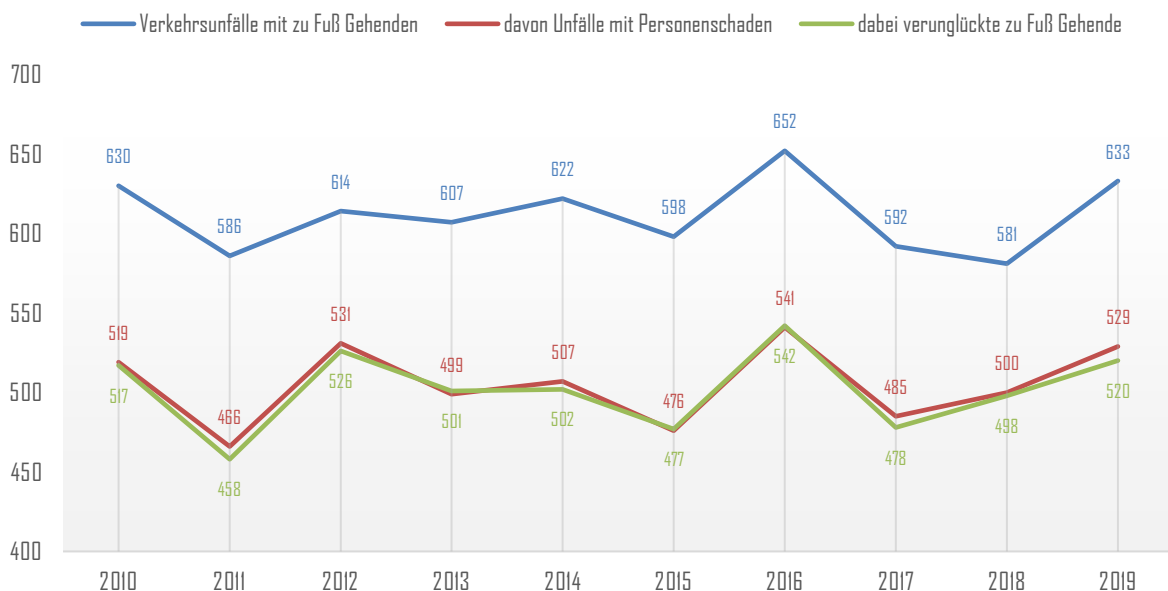
Im Rahmen ihrer **anlassbezogenen Kontrollen** kontrollieren speziell geschulte Kräfte der Verkehrspolizei unter anderem auch die Abgasanlagen von motorisierten Zweirädern nach möglichen Manipulationen und dadurch indizierten unzulässigen Lärmemissionen. Zur verbesserten Nachweisführung vor Ort werden geeichte Schallpegelmessgeräte sowie externe Drehzahlmesser eingesetzt, um umfassender und einfacher Fahrgeräuschprüfungen vornehmen zu können.

## V. 1.8 Zu Fuß Gehende

### Um was geht es?

**Gehen** ist die **ursprünglichste Form der Mobilität**. Jede Reise beginnt und endet mit einem Fußweg, sei es auch nur, um ein Fahrzeug zu erreichen oder abzustellen. Insbesondere der **ÖPNV kann nur funktionieren**, wenn er für zu Fuß Gehende erreichbar und so organisiert und gestaltet ist, dass er für diese nutzbar ist. Bedenkt man, dass der Pkw als häufigstes Fortbewegungsmittel im Schnitt ca. 23 Stunden am Tag steht, wird einem bewusst, was gar nicht so offensichtlich scheint: **die Gruppe der zu Fuß Gehenden ist die größte Zielgruppe von allen**. Fußgängerinnen und Fußgänger bewegen sich zwar nicht immer nur im öffentlichen Straßenverkehr. Sobald sie es aber tun, sind sie als **ungeschützte Verkehrsteilnehmende** besonders hohen Risiken ausgesetzt. Dies belegen die Unfallzahlen. So nahmen im Saarland die zu Fuß Gehenden in den Jahren 2014 bis 2019 nahezu immer den zweiten Rang in der Liste der in diesem Jahr jeweils im Verkehr Getöteten ein.

Verkehrsunfälle unter Beteiligung  
von zu Fuß Gehenden  
im Saarland im Zeitraum 2010 - 2019



Analog zur 10-Jahresbetrachtung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Kraftfahrzeuge sind auch bei den Verkehrsunfällen unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden sowohl Anstiege als auch Rückgänge innerhalb des Analysezeitraumes zu ersehen und auch der Wert des Jahres 2019 ist beinahe deckungsgleich mit dem Wert des Jahres 2010. Dagegen sind bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden und der Gesamtzahl der verunglückten zu Fuß Gehenden leichte Anstiege im 10-Jahres-Vergleich festzustellen.

Laut einer Auswertung des statistischen Bundesamtes des Jahres 2018 ereignen sich die meisten Verkehrsunfälle zwischen zu Fuß Gehenden und Pkw (ca. 73 Prozent). Besonders problematisch sind dabei solche Stellen, an denen ein **Querungsbedarf** besteht, diesem aber nicht durch eine gesicherte **Querungsstelle** entsprochen wird. Rund ein Drittel aller Fußverkehrsunfälle ereignen sich an **Kreuzungen und Einmündungen**. Auch das **Tageslicht** spielt eine wesentliche Rolle: Bei etwa der Hälfte der getöteten zu Fuß Gehenden innerorts ergab die statistische Analyse, dass der Unfall bei **Dunkelheit oder Dämmerung**, der überwiegende Anteil davon in den verkehrsreichen Morgen- und Abendstunden geschah. Rund 35 Prozent der getöteten und schwer verletzten zu Fuß Gehenden entfallen auf die drei **Monate** November, Dezember und Januar.

## **Wie ist es zu bewerten?**

Auf der Suche nach Lösungen, um **Staus zu vermeiden** sowie zu hohe **Lärm- und Abgaswerte zu senken**, setzen immer mehr Kommunen darauf, die **Aufenthaltsqualität in den Innenstädten für zu Fuß Gehende zu verbessern**, denn Gehen verbraucht keinen Parkraum, ist **leise und emissionsfrei**. Belebte Räume fördern zudem das kommunikative Miteinander. Dort, wo viele Menschen regelmäßig unterwegs sind, verschwinden Angsträume, und es wird nicht nur im Straßenverkehr sicherer.

Verkehrsunfälle mit zu Fuß Gehenden haben für diese nahezu **immer Körperverletzungen** zur Folge. Keine andere Zielgruppe ist dabei mehr der **Dynamik von Fahrgeschwindigkeiten und deren Konsequenzen** ausgesetzt. Liegt bei einem Erwachsenen mittleren Alters die **Tötungswahrscheinlichkeit** bei einem Aufprall mit 30 km/h bei ca. 20 Prozent, so steigt sie bei einer Erfassung mit 60 km/h auf ca. 80 Prozent – eine Verdoppelung der Geschwindigkeit vervierfacht die Wahrscheinlichkeit, durch den Anprall getötet zu werden. Bei Kindern oder älteren Menschen ist die Entwicklung noch ungünstiger. Diese Dynamik rechtfertigt die Überlegung, überall dort, wo sich **viele Menschen oder besonders schützenswerte Menschen** aufhalten, Geschwindigkeiten angemessen zu reduzieren bzw. Geschwindigkeitsüberschreitungen härter zu sanktionieren.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit zu Fuß gehenden Personen steigt immer mit Beginn der **dunklen Jahreszeit**. Zu **dunkle Kleidung** oder das **Überqueren von Straßen** außerhalb von beleuchteten Querungsstellen tragen viel zum Unfallrisiko bei. Bei **Dämmerung und Dunkelheit** sollten sich Fußgängerinnen und Fußgänger **gut sichtbar** machen. Gerade bei den starken Lichtkontrasten in einer mit Leuchtwerbung oder Lichterschmuck illuminierten Innenstadt ist es für Autofahrer schwierig, Personen am Fahrbahnrand oder auf der Fahrbahn rechtzeitig wahrzunehmen. **Helle Kleidung** allein reicht im Winter nicht aus. **Zusätzliche reflektierende Hilfsmittel in der Kleidung oder zur Kleidung** erhöhen die Sichtbarkeit enorm.

Die Wahl der **Geschwindigkeit der Kfz Fahrenden muss stets angemessen** sein. Erlaubte Geschwindigkeiten gelten nur unter den **günstigsten Bedingungen**. Bei Verkehrsunfällen mit zu Fuß Gehenden überschritten die Fahrzeuge **selten die erlaubte Höchstgeschwindigkeit**. Vielmehr missachteten sie die rechtliche Vorgabe, die **Geschwindigkeit den Umständen anzupassen**. Befinden sich Menschen am Fahrbahnrand – vor allem **Kinder, Ältere oder Hilfsbedürftige** – sind die Umstände nicht günstig. Es darf nur so schnell gefahren werden, dass eine Gefährdung dieser Personen ausgeschlossen ist. Jeder Kilometer zu schnell **verlängert den Anhalteweg**.

Die Allgegenwart **technischer Geräten** hat auch die zu Fuß Gehenden erfasst. Das **Abspielen von Musik, das Telefonieren, das Schreiben oder Lesen von Textnachrichten mit ständig gesenktem Kopf** und das Tragen von stark **schallisierenden Muschelkopfhörern**, die die Ohren komplett umschließen, sind Entwicklungen, die eine **neue Risikoeskalation für zu Fuß Gehende** erwarten lassen. Ablenkung und mangelnde **optische und akustische Wahrnehmung der Umgebungssituation** sind bei einem unvermittelten **Überqueren der Fahrbahn** besonders dramatisch und für Pkw Fahrende kaum vermeidbar. An Haltestellen von Bussen und der Saarbahn oder bei abseitigen Überquerungen der Saarbahngleise sind immer mehr Menschen **mit gesenktem Kopf zu beobachten**, die sich in gefährliche Situationen bringen und das Fahrpersonal zu abrupten Fahrmanövern zwingen, die immer seltener erfolgreich sind. So wurden in den letzten 12 Jahren neben einer Vielzahl von Verletzten insgesamt acht Menschen beim Zusammenprall mit Fahrzeugen der Saarbahn getötet, die ausschließlich zu der Zielgruppe der zu Fuß Gehenden gehörten.

## ***Was ist zu tun?***

**Gegenseitige Rücksichtnahme** ist auch hier der wichtigste Appell, um ein auskömmliches Miteinander zu erreichen. Kämpfe um Bevorrechtigungen und Platzvorteile sind der falsche Weg, denn **Verkehrsflächen lassen sich nicht beliebig ausdehnen**, so dass die Flächen, die allen gleichberechtigt zustehen, auch gerecht und angemessen nutzbar gemacht werden müssen. Wir appellieren an alle Kfz Fahrenden, die Geschwindigkeit in der Stadt stets an die jeweiligen Situationen anzupassen. Wer beispielsweise in einer Wohnstraße **statt mit Tempo 30 mit 40 km/h** unterwegs ist, **verlängert seinen Anhalteweg um das Anderthalbfache**. Das können die **entscheidenden Meter** sein, die den Unterschied zwischen „gerade noch mal gut gegangen“ und einer folgenschweren Kollision ausmachen.

Darüber hinaus sollten motorisierte Verkehrsteilnehmende im innerstädtischen Verkehr immer auf Personen achten, die die **Fahrbahn überqueren** wollen, besonders beim Abbiegen an **Kreuzungen und Einmündungen** und bei **ungünstigen Witterungsverhältnissen**. Die Fußgängerinnen und Fußgänger bitten wir, für ihre **bestmögliche Sichtbarkeit** zu sorgen. Normale Kleidung ist auf der Straße im Scheinwerferkegel eines Autos nur bis maximal 40 Meter sichtbar, bei Regen oder Nebel ist die Sichtweite deutlich verringert. Mit retroreflektierenden Elementen steigt die Entfernung dagegen auf bis zu 150 Meter. **Das Tragen von entsprechender Schutzkleidung sowie die Verwendung von retroreflektierenden Bändern** in der Dämmerung und bei Dunkelheit helfen hierbei immens.

Fußgängerinnen und Fußgänger bitten wir, zum **Überqueren stärker befahrener Straßen Ampeln, Fußgängerüberwege (sog. „Zebrastreifen“) und Mittellinien** zu nutzen und das Rotlicht zu respektieren. Das **Queren zwischen geparkten Fahrzeugen** sollte wo immer es geht vermieden werden. Ein **Blickkontakt** mit den Fahrenden kann helfen, deren Verhalten richtig einzuschätzen.

**Verkehrsschauen und Interventionen der örtlichen Unfallkommissionen** sind wichtige Instrumentarien, um Gefahrenstellen im Vorfeld zu erkennen oder sie rückwirkend zu beseitigen. Wir bitten die zuständigen Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden, für **ausreichende und sichere Querungshilfen** zu sorgen.

An **Kreuzungen und Einmündungen** müssen **optimale Sichtbeziehungen bestehen**. Sichtbehinderungen durch Verkehrszeichen, Bepflanzung, Werbeplakate, Schaltkästen u.a. sind zu vermeiden. Auch parkende Kraftfahrzeuge sind Sichthindernisse für und auf überquerende zu Fuß Gehende. Das **Parken** ist daher durch geeignete Maßnahmen in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen und an anderen Überquerungsanlagen in den freizuhaltenden Sichtfeldern auszuschließen. Insbesondere dann, wenn erforderliche Sichtfelder auf zu Fuß Gehende nicht freigehalten werden können (z.B. bei Häuservorsprüngen), bei viel Abbiegeverkehr oder bei hohen Abbiegegeschwindigkeiten sollten zu Fuß Gehende mit einer **eigenen signalisierten Ampelphase** geführt werden.

Trotz der mit der 54. Verordnung zur Änderung der StVO im April 2020 eingeführten Abbiegegeschwindigkeit (4-7 km/h, max. 11 km/h) für Kfz von mehr als 3,5 t zulässiger Gesamtmasse verleiten an Kreuzungen **große Abbiegeradien** zu höheren Abbiegegeschwindigkeiten, und damit Kollisionsgeschwindigkeiten mit schweren Unfallfolgen.

**Straßenbeleuchtungen** auf der Basis neuester LED-Technik helfen dabei, Verkehrsflächen optimal auszuleuchten.

Mit der 53. Verordnung zur Änderung der StVO wurde 2017 die rechtliche Möglichkeit geschaffen, vor **Schulen, Kindergärten und weiteren sozialen Einrichtungen ohne qualifizierte Gefahrenbegründung innerörtlich streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30 km/h anordnen zu können**. Wir haben uns für die Schaffung dieses Rechtsrahmens eingesetzt und bitten die verantwortlichen Stellen darum, hiervon Gebrauch zu machen.

Kritisch sehen wir die Entwicklung der **Ablenkung der Fußgängerinnen und Fußgänger** bei der **Nutzung von Smartphones** zum Telefonieren, Texten oder Musikhören, insbesondere unter Verwendung von **vollisolierenden Kopfhörern**.

Insbesondere im Bereich von Haltestellen von Bussen und der Saarbahn zeichnen sich immer häufiger gefährliche Situationen ab. Im Rahmen eines **Verkehrssicherheitsprojektes** möchten wir gemeinsam mit den Verantwortlichen der Straßenverkehrsbehörden und dem Saarländischen Verkehrsverbund (SaarVV) **öffentlichkeits-wirksam auf die Gefahren** in diesem Zusammenhang hinweisen, um zu sensibilisieren.

**Zugeparkte Gehwege** sind für viele Fußgängerinnen und Fußgänger ein Ärgernis. Ein **Ausweichen auf die Fahrbahn** erhöht zudem das **Unfallrisiko** immens. Wir bitten die Kommunen darum, falsches Parken konsequent zu ahnden. Mit der 54. Verordnung zur Änderung der StVO haben wir uns dafür eingesetzt, die hierfür vorgesehenen Verwarn- und Bußgelder zu erhöhen, um für mehr Regelakzeptanz zu sorgen.

**Rad Fahrende** bitten wir, den **Gehweg nur zu befahren**, wenn es Ihnen durch Verkehrszeichen erlaubt ist. Dann ist die **Geschwindigkeit den zu Fuß Gehenden anzupassen**. Ansonsten gehören Rad Fahrende auf Radverkehrsanlagen oder auf die Fahrbahn.

Die schweren Folgen bei **Rechtsabbiegeunfällen** zwischen **Schwerlastfahrzeugen und ungeschützten Verkehrsteilnehmenden** wie zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden machen uns besonders betroffen. Auch das Fahrpersonal wird nach derart schlimmen Ereignissen traumatisiert, was auch nicht ohne Konsequenzen für die Unternehmen bleibt. In der Zeit bis zur vollständigen Marktdurchdringung von Abbiegeassistenzsystemen möchten wir dieser besonderen Unfallgefahr im Straßenverkehr mit einer unkonventionellen Maßnahme entgegentreten. Mittels einer speziell angefertigten **Schablone** besteht die Möglichkeit, auf den Werksgeländen von privaten Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen mit entsprechendem Fuhrpark einen **Spiegeleinstellplatz** (©BG Verkehr) **markieren** zu lassen. Mit dessen Hilfe gelingt es dem Fahrpersonal in wenigen Minuten vor Verlassen des Werksgeländes, die korrekte Einstellung der gesetzlich vorgesehenen Spiegel zu prüfen bzw. Fehleinstellungen zu korrigieren. Diese Schablone steht kostenlos zur Verfügung und kann im Verkehrsministerium gebucht werden. Wir appellieren an alle Bedarfsträger, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen.

Als Mitglied in der **Arbeitsgruppe der Verkehrsministerkonferenz „Ad hoc AG Fußverkehrspolitik“** oder im **„Bündnis für moderne Mobilität“** zwischen Bund und Ländern wollen wir daran mitarbeiten, mit wissenschaftlicher Unterstützung sowie Experten aus den Städten und Gemeinden, der Stadtplanung und Verkehrsvereinen, Strategien und Konzepte zu entwickeln, um den Fußverkehr auch in den saarländischen Kommunen zu fördern, zu attraktivieren, sicherer zu machen und den hierfür erforderlichen Rechtsrahmen zu schaffen. Hierzu gehört auch unsere Mitarbeit beim **„Nationalen Kompetenzwerk für nachhaltige Mobilität“** ([www.nakomo.de](http://www.nakomo.de)).



## V. 1.9 Mobilitätseingeschränkte Personen

### *Um was geht es?*

Es ist das selbstverständliche Recht von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, ihr Leben wie alle anderen Menschen auch möglichst **selbstbestimmt** und **ohne fremde Hilfe** meistern zu können.

UN-Behindertenrechtskonvention, die Verfassung des Saarlandes und das Saarländische Behindertengleichstellungsgesetzes geben vor, wirksame Maßnahmen zu treffen, um für Menschen mit Behinderungen **persönliche Mobilität** mit **größtmöglicher Unabhängigkeit**, und den **gleichberechtigten Zugang** auch zu Transportmitteln sicherzustellen.

So gab es zum 31.12.2019 im Saarland z. B. 103.028 Menschen mit einem **Schwerbehindertenausweis**, darunter 5.701 blinde oder sehbeeinträchtigte Personen, 3.782 Betroffene mit **Sprach- oder Sprechstörungen, Taubheit, Schwerhörigkeit oder Gleichgewichtsstörungen**, über 20.000 Personen mit einer **Funktionseinschränkung der Wirbelsäule oder des Rumpfes**, knapp 14.000 Personen mit **Funktionseinschränkungen von Gliedmaßen** und knapp 1.000 Personen mit einem (Teil-) **Verlust von Gliedmaßen**. Damit zeigt sich, dass eine Vielzahl von Saarländerinnen und Saarländern von einem barrierefreien und damit sicheren Verkehrsraum profitieren.

Für die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr kommt es daher darauf an, alle **Hindernisse** zu **erkennen** und weitestgehend zu **beseitigen**, die diesem Recht entgegenstehen. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist es daher enorm wichtig, eine möglichst **barrierefreie Verkehrsinfrastruktur** vorzufinden. **Barrierefreiheit** kommt jedoch nicht nur Menschen mit Behinderungen zugute. Sie ist für 10% der Bevölkerung notwendig, für 30% hilfreich und für alle anderen Menschen komfortabel. So profitieren davon auch ältere Menschen, solche mit Rollatoren, Kinder, aber auch vorübergehend Eingeschränkte (z.B. Personen mit Krücken, schwerem Gepäck oder Kinderwagen). Sie hat damit am Ende einen Mehrwert für alle Verkehrsteilnehmenden.

Zudem sollte beachtet werden: Ein **einfacher Unfall kann jeden von uns innerhalb eines einzigen Augenblicks dauerhaft in seiner Mobilität einschränken – in welcher Form auch immer.**

### *Wie ist es zu bewerten?*

Vor allem **physische Barrieren** im Straßenverkehr beeinträchtigen den Aktionsradius von vielen mobilitätseingeschränkten Menschen und zwingen zu erheblichen Mehraufwendungen, schlimmstenfalls sogar zum Verzicht ihrer Teilhabe am täglichen Verkehrsgeschehen. Es ist vor allem die Aufgabe der **Verkehrsplaner und der Genehmigungsbehörden**, stets im Blick zu halten, möglichst allen Menschen unabhängig von einer Behinderung die aktive Teilnahme im Straßenverkehr sicher zu ermöglichen. Bei der Verkehrsraumgestaltung sollen daher bestimmte **Grundprinzipien** beachtet werden, da sich Behinderungen bei Menschen unterschiedlich gestalten und daher unterschiedliche Bedürfnisse ergeben. So macht es einen Unterschied, ob motorische, visuelle, auditive und/oder kognitive Einschränkungen vorliegen. Blinde Menschen haben andere Bedürfnisse als Rollstuhlfahrende. Großflächige ebene Bereiche sind für Rollstuhlfahrende die optimale Lösung. Blinde und sehbehinderte Menschen benötigen jedoch taktile und kontrastreiche Leiteinrichtungen, an denen sie sich orientieren können.

Verkehrsplanungen sollen daher nach dem **Planungsgrundsatz „Design für Alle“** erfolgen, d. h. es sollen Lösungen gefunden werden, die so umfassend gebrauchsfreundlich gestaltet sind, dass sie von allen Menschen ohne zusätzliche Assistenz oder individuelle Anpassung nutzbar sind.

Hierbei hilfreich sein kann das sogenannte „**KISS-Prinzip**“ (keep it short and simple) halte es kurz und einfach!). Je kürzer und einfacher die Informationen und Anforderungen zur Bewältigung der jeweiligen Aufgabe im Straßenverkehr gehalten werden, umso weniger Spielraum für Fehlinterpretationen und Missverständnisse gibt es bei jenen, die sie umsetzen müssen.

Ein weiterer **Leitsatz ist das „Zwei-Sinne-Prinzip“**, wonach bei der barrierefreien Gestaltung von Verkehrsanlagen immer mindestens zwei der drei Sinne „Hören“, „Sehen“ und „Tasten“ angesprochen werden sollen. Bei den Planungen ist vor allem die **Wegeführung wichtig**. Sie soll geradlinig und rechtwinklig verlaufen. Ein ausreichender Flächenbedarf ist zu berücksichtigen, Kontrastierungen sind einzusetzen, Längs- und Querneigungen sollen maßvoll und Höhenunterschiede müssen überwindbar sein.

Als **Ausstattungs-elemente** sollen z. B. taktile Leitlinien und – Bodenindikatoren aufgebracht, Querungsanlagen und Bordsteinabsenkungen gebaut sowie **akustische Signalgeber** an Ampeln eingerichtet werden.

Die sachgerechte **Bereitstellung von Parkflächen sowie die Gestaltung von Haltestellen des ÖPNV** sind zwei weitere wichtige verkehrsplanerische Herausforderungen, um den Bedarfsträgern Teilhabe zu erleichtern.

### ***Was ist zu tun?***

Ohne **persönliche Mobilität** ist soziale und gesellschaftliche Teilhabe für Menschen mit körperlichen Einschränkungen nicht oder nur sehr begrenzt möglich. Ziel muss es daher sein, Menschen mit körperlichen Hemmnissen die **Teilhabe am Straßenverkehr** und damit am sozialen Leben unter den sichersten Bedingungen so umfassend wie möglich zu gewährleisten.

Dazu wiederum ist die **barrierefreie Gestaltung** des Verkehrsraumes unabdingbar. Barrierefreiheit ist damit notwendiger Bestandteil eines jeden Sicherheitskonzeptes.

Für die barrierefreie Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur existieren zahlreiche Normen, Regelwerke und Empfehlungen, zusammengefasst in den „**Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)**“ aus dem Jahr 2011. Wir setzen uns weiterhin dafür ein, dass diese vorhandenen Erkenntnisse kontinuierlich weiterentwickelt werden. Die zuständigen **saarländischen Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulastträger** bitten wir, diese in die Praxis umzusetzen. Die **Gestaltungsprinzipien „Design für Alle“, „KISS“ und das „Zwei-Sinne-Prinzip“** sollten in alle **Planungen einfließen**.

Betroffene Menschen und Verbände sollen dabei am **Planungsprozess beteiligt** werden. Ihre Erfahrungen tragen maßgeblich zum Gelingen der barrierefreien Gestaltung bei. Zu nennen wäre z. B. der **BSK-Landesverband Selbsthilfe Körperbehinderter Saarland e.V.** Auf diese Weise können die unterschiedlichen Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen berücksichtigt werden.

Wir bitten die saarländischen Straßenverkehrsbehörden, die Aspekte der Barrierefreiheit regelmäßig im Rahmen von **Verkehrsschauen aus besonderem Anlass** zu überprüfen. Mit umfangreichen **Förderprogrammen (Sonderprogramm „Barrierefreier Um- und Neubau von Haltestellen“)** haben wir die Kommunen im Saarland beim barrierefreien Um- und Neubau von Haltestellen bereits **finanziell unterstützt** und werden das mit unseren **Richtlinien zur Förderung der nachhaltigen Mobilität (NMOB)** weiterhin tun. Sie sind Gegenstand des **Aktionsplans zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention im Saarland**. Der barrierefreie Ausbau der Haltestelleninfrastruktur soll damit weiterhin sichtbar mit dem Ziel vollständiger Barrierefreiheit vorangetrieben werden. Ziel ist es, die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs zu verbessern und eine gleichberechtigte Teilhabe für alle Menschen – mit oder ohne Beeinträchtigung zu ermöglichen. **Barrierefreiheit ist für uns ein bedeutender Faktor für die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).**

**Behindertenparkplätze** auf öffentlichen Parkflächen bieten den Betroffenen größere Bewegungsfreiheit und kürzere Wege. Sie sind somit eine **wichtige Hilfe im Alltag**. Die widerrechtliche Nutzung verbietet sich alleine schon aus Gründen der besonderen Rücksichtnahme. Die Anforderungen ihrer Nutzung sind an strenge Voraussetzungen geknüpft. Die **Berechtigung** wird mit dem **blauen Parkausweis** dokumentiert. Wir haben mit der **Einführung eines „befristeten blauen Parkausweises“** im Saarland eine zusätzliche Regelung getroffen, durch die die hohen Anforderungshürden für einen **weiteren Kreis der Berechtigten** gesenkt wurde, um insbesondere Behindertenparkplätze nutzen zu dürfen. Dabei war uns ein **schonender Ausgleich** wichtig, um den Kreis der Bevorrechtigten mit Blick auf mögliche Konkurrenzen und nicht beliebig erweiterbarer Flächen nicht unverhältnismäßig auszudehnen.

Hierzu leisten auch spezielle **Mobilitäts-Unterstützungs-Dienste** wichtige Beiträge. Das während der Erprobungsphase (2016 bis 2020) vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Projekt „**mobisaar – Mobilität für Alle**“ wird vorläufig bis zum 31.12.2023 fortgesetzt. Das Saarland fördert das Projekt in den Jahren 2021 bis 2023 mit rund 430.000,- € jährlich und stellt damit die Fortführung des Projektes sicher. Die von der Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH (SNS) koordinierte Mobilitätsberatung **mobisaar** gibt älteren und mobilitäts-eingeschränkten Menschen wichtige Hilfestellungen bei der sicheren Nutzung von Bus und Bahn, nimmt Ängste und Vorbehalte bei deren Nutzung und hilft so dabei, dass selbstbestimmte Mobilität erhalten bleibt. So kann ein **kostenfreier Lotsen-Service** rechtzeitig vor jeder Fahrt individuell telefonisch (06898-500 4000), online unter [www.mobisaar.de](http://www.mobisaar.de) oder über die **mobisaar-App** angefordert werden. Derzeit ist der Service im Regionalverband Saarbrücken, im Saarpfalz Kreis sowie in den Landkreisen Neunkirchen und Saarlouis verfügbar. Jedoch profitieren auch Kunden mit Wohnsitz in den übrigen Landkreisen von dem **mobisaar-Service**, da sie auch dort abgeholt und begleitet werden. Im Jahr 2019 wurden durch 62 hauptamtlichen **mobisaar-Lotsen** bis zu 700 begleitete Fahrten pro Monat durchgeführt. Weitere Details hierzu können dem VEP-ÖPNV oder unter [www.mobisaar.de](http://www.mobisaar.de) entnommen werden.

Mit dem „**Aktionsplan Inklusion**“ setzen wir die Vorgaben der UN-Behindertenrechtskonvention um. Das Thema der Mobilität spielt dabei eine zentrale Rolle. Er wird derzeit unter breiter Beteiligung fortgeschrieben. Es geht dabei z.B. um die **digitale Barrierefreiheit** bei der barrierefreien Gestaltung der Infrastruktur (Erlangung von Online-Informationen über Bezahlungsmöglichkeiten bis zu Haltestelleninformationen), die Befähigung der Menschen mit Behinderungen durch Beteiligung über Beiräte oder Anhörungen sowie die Sicherstellung der Barrierefreiheit bei grenzüberschreitender Mobilität. Die **barrierefreie Gestaltung des Verkehrsraumes** ist für uns nicht nur wesentlich für eine volle und gleichberechtigte Teilhabe, sondern muss auch als **zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheit** mitgedacht werden.

## V. 1.10 Geflüchtete

### *Um was geht es?*

Weltweite Krisen zwingen Menschen, ihre Heimat zu verlassen. Die dadurch ausgelösten Flüchtlingsströme führen auch in das Saarland. Wer neu in einem Land ist, sammelt viele Eindrücke. Manches ist bekannt, **vieles aber ungewohnt und fremd**. Auch die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr stellt möglicherweise eine Herausforderung dar. Dies gilt sowohl für Verhaltensregeln, die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsmittel bis zum Erwerb von Fahrerbescheinigungen. Dabei sind sprachliche Barrieren, soziokulturelle und religiöse Hintergründe besondere Hürden, die überwunden werden müssen.

### *Wie ist es zu bewerten?*

Je nach Herkunftsland sind die **Kompetenzen für die Teilnahme am Straßenverkehr unterschiedlich ausgeprägt**, gibt es sehr verschiedene Mobilitätskulturen. Viele Regeln und Verkehrssituationen gestalten sich anders als im Heimatland. Um sich in der neuen Umgebung zurechtzufinden und mobil zu werden, ist das **Erlernen des Mobilitätsverhaltens** der neuen Heimat sehr wichtig und ein wichtiger Beitrag für eine gelungene Integration. Dabei ist eine **Unterstützung unumgänglich**, denn ohne ausreichende Informationen und Ausbildung können sehr schnell gefährliche Situationen entstehen, sowohl für die Neubürgerinnen und -bürger als auch für Menschen, die schon sehr lange hier leben. Die Frage der Verkehrssicherheit stellt sich also gerade hier unter dem Aspekt besonderer staatlicher Fürsorge. **Migranten und Migrantinnen sind zunächst auf den ÖPNV und das Zufußgehen** angewiesen. Sie nutzen seltener einen Pkw. Das **Fahrradfahren** spielt in vielen Fällen eine nur untergeordnete Rolle. So gilt in weiten Teilen des arabischen Raums das Fahrrad als Transportmittel der Armen und ist Frauen gar verboten. Angekommen in Deutschland kann aber das Fahrrad gerade für Geflüchtete zu einem idealen Verkehrsmittel werden. Es erweitert den Aktionsradius, ist kostengünstig und unterstützt Kontakte.

### *Was ist zu tun?*

Wir sehen gerade im **Fahrrad ein wichtiges Verkehrsmittel**, die Mobilität der im Saarland angekommenen Migrantinnen und Migranten zu steigern und damit **Integration zu fördern**. Mit dem **Programm „fit & mobil“ – Sicheres Radfahren für Flüchtlinge“ des Landesinstituts für präventives Handeln (LPH) in Kooperation mit dem Saarländischen Radfahrerbund** verfolgen wir das Ziel, das Fahrrad als wichtige Möglichkeit zur Steigerung der Mobilität sicherzustellen und sicher zu machen. Das **Präventionskonzept** soll Verkehrsunfälle und ihre schweren Folgen verhindern bzw. minimieren. Mit dem Projekt sollen Multiplikatoren, Übungsleiter und Ehrenamtliche befähigt werden, Radfahrkurse mit Geflüchteten durchzuführen. Durch die Bereitstellung **umfangreicher, teilweise mehrsprachiger Schulungsunterlagen und eines Seminarskriptes** sollen Theorie und Praxis miteinander verknüpft werden.

Wir begrüßen in diesem Zusammenhang ausdrücklich das **ehrenamtliche Engagement der vielen Saarländerinnen und Saarländer der saarländischen Städte und Gemeinden, Vereine, Kirchen, Wohlfahrtsverbände, Unternehmen und sonstiger Organisationen**, die durch **Fahrradprojekte wie Fahrradsammelaktionen, Fahrradwerkstätten, Durchführung von theoretischem Unterricht sowie praktischen Fahrübungen** einen unschätzbaren Beitrag für mehr Mobilität und Verkehrssicherheit für Geflüchtete leisten. Dabei entstehen vielerorts neue Partnerschaften, neue Kooperationsstrukturen und Kontakte zur lokalen Bevölkerung. All dies trägt zu einer gelungenen Integration bei.

Besonders möchten wir auf die Internetseite **www.germanroadsafety.de des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV)** mit weiteren Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit verweisen. Dort finden sich wichtige Sicherheitstipps und Ratschläge auch für Geflüchtete. Auch werden dort Materialien zur Unterrichtsgestaltung für Fahrschulen und sonstige Multiplikatoren bereitgestellt. Die

Sicherheitstipps können in einer mehrsprachigen Applikation (German Road Safety App) auf das Mobiltelefon aufgespielt werden.

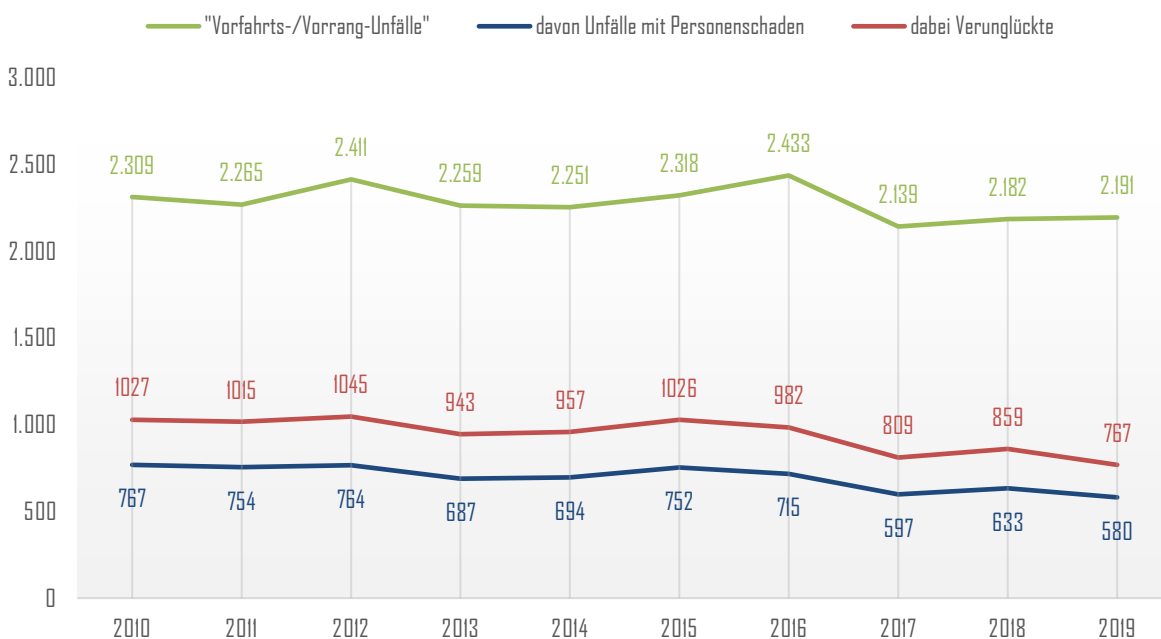
## V. 2. Unfallursachen

### V. 2.1 Vorfahrt, Vorrang, Abbiegen

#### *Um was geht es?*

Die polizeiliche Verkehrsunfallstatistik des Saarlandes weist es seit längerem aus: **Die Missachtung von Vorfahrt und Vorrang sowie Fehler beim Abbiegen sind für zahlreiche Verkehrsunfälle auf saarländischen Straßen verantwortlich!** In den fünf häufigsten Unfallursachen der Jahresstatistik sind sie regelmäßig gelistet, oftmals noch vor der Unfallursache Geschwindigkeit.

Entwicklung der "Vorfahrts-/Vorrang-Unfälle"  
im Saarland im Zeitraum 2010 - 2019



#### *Wie ist es zu bewerten?*

Viele schwere Unfälle, die auf die Unfallursachen **Vorfahrt, Vorrang und Abbiegen** zurückzuführen sind, ereignen sich naturgemäß an **Kreuzungen und Einmündungen** und sind damit hauptsächlich ein **innerörtliches Problem**. Die Ursachen hierfür sind vielfältig. Zu nennen wären die Nichtbeachtung der Vorfahrtsregeln durch Verkehrszeichen, Lichtzeichen oder die „Rechts vor Links“-Regel ebenso wie der fehlende „**Schulterblick**“. Begünstigt werden solche Verkehrsunfälle auch durch widersprüchliche oder **unverständliche Verkehrsanordnungen**, fehlende oder **unzureichende Beschilderungen oder Markierungen**, umständliche straßenbauliche Verkehrsführungen oder durch vorhandene **Sichthindernisse**, wozu neben Pflanzenbewuchs auch falsch abgestellte Pkw oder Lieferfahrzeuge gehören. Fehleinschätzungen oder das Übersehen des jeweils anderen gehen einher mit erheblichen Verletzungen vor allem zu Lasten von ungeschützten Verkehrsteilnehmenden, ob auf dem Motorrad, Fahrrad, Elektrokleinstfahrzeug oder zu Fuß unterwegs.

Meist **tödliche Folgen** sind zu beklagen, wenn **Fahrzeuge des Schwerlastverkehrs** vor allem bei Rechtsabbiegeunfällen beteiligt sind.

Insbesondere **falsch eingestellte Spiegel** verschärfen das **Problem des „Toten Winkels“** und werden dann nicht nur für Rad Fahrende, sondern auch für zu Fuß Gehende zur tödlichen Gefahr. Leidtragend ist dann auch das Fahrpersonal solcher Schwerlastfahrzeuge, das fortan mit der Gewissheit leben muss, einen anderen Menschen schwer oder tödlich verletzt zu haben. Wegen schwerer traumatischer Beeinträchtigungen ist die Fortführung des Berufs oftmals nicht mehr möglich (s.a. Kapitel V.1.4 Erfahrene Fahrer\*innen, Berufskraftfahrer\*innen). Auch der **technische Zustand** von Fahrzeugen aufgrund mangelnder Wartung, vorhandener Defekte oder falscher Einstellungen trägt dazu bei, dass diese Unfallursachen regelmäßig auf den vorderen Rängen der Verkehrsunfallstatistik zu finden sind.

### ***Was ist zu tun?***

Wegen der dramatischen Folgen sehen wir Abbiegeunfälle zwischen Schwerlastfahrzeugen und Rad Fahrenden bzw. zu Fuß Gehenden mit besonderer Sorge. Vor allem weil es unser Bestreben ist, den **Alltagsradverkehr zu fördern** und deutlich zu steigern, wäre ein Anstieg dieser schweren Verkehrsunfälle durch steigende Radverkehrszahlen verhängnisvoll. Daher unterstützen wir in den Bund-Länder-Gremien die intensiven Bemühungen der Bundesregierung, sich für die europaweit **verpflichtende Einführung von Abbiegeassistenzsystemen** für Lkw von mehr als 3,5 Tonnen und Kraftomnibusse einzusetzen sowie die Nachrüstung der Bestandsfahrzeuge durch Sonderprogramme zu fördern. Wegen einzuhaltender Fristen und Abstimmungen auf europäischer Ebene ist damit allerdings erst ab den Jahren 2022 bis 2024 zu rechnen.

Wir möchten diese Zeit nicht tatenlos verstreichen lassen. Mit dem Verkehrssicherheitsprojekt **„Spiegeleinstellplatz“** (©BG Verkehr) (s.a. auch Kapitel [V. 1.6 Rad Fahrende](#) und [V. 1.4 Erfahrene Fahrer\\*innen, Berufskraftfahrer\\*innen](#)) setzen wir darauf, dass **korrekt eingestellte Spiegel an Schwerlastfahrzeugen** ein wesentlicher **Sicherheitsfaktor** beim **Erkennen von Rad Fahrenden** rechts neben dem Fahrzeug sind. Dies gilt selbst dann, wenn nicht kamerabasierte Abbiegeassistenten vorhanden sind, die optische, akustische oder haptische Signale an das Fahrpersonal senden. Es hilft wenig, wenn der Abbiegeassistent vor einem rechts neben dem Sattelzug stehenden Radfahrer warnt, den der Sattelzugführer wegen falsch eingestellter Spiegel aber nicht sieht. In Kooperation mit dem Landesverband Verkehrsgewerbe Saar (LVS) werben wir daher weiterhin bei allen saarländischen Behörden, Institutionen und Unternehmen mit Schwerlastfahrzeugen im Fuhrpark, im Rahmen **der innerbetrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit** von dem Angebot Gebrauch zu machen, sich beim saarländischen Verkehrsministerium kostenlos eine Schablone auszuleihen, um auf dem Werksgelände in Eigenleistung einen Spiegeleinstellplatz zu markieren. Die Handhabung ist einfach, die Kosten für Farbe überschaubar. Nach der Devise **“Nehmen Sie sich 2 Minuten Zeit für die Verkehrssicherheit“** hat das Fahrpersonal mit Hilfe des Spiegeleinstellplatzes vor Verlassen des Werksgeländes die Möglichkeit, die korrekte Spiegeleinstellung des Fahrzeugs zu prüfen, um dann seine Fahrt zu beginnen.

Um auch die schwächsten Verkehrsteilnehmenden – unsere Kinder - zu schützen, haben wir an die **Jugendverkehrsschulen des Saarlandes** ein „**Toter-Winkel-Paket**“ übergeben. Mit einer „**Toter-Winkel-Plane**“, die neben einem LKW ausgelegt wird, werden Kinder spielerisch darauf aufmerksam gemacht, wo die Gefahren im Umfeld eines Lkw lauern. Mit weiteren Utensilien werden die Kinder auch im theoretischen Unterricht entsprechend sensibilisiert.

**Motorrad Fahrende** und **Rad Fahrende** (vor allem **Pedelecs**) werden wegen der Annäherungsgeschwindigkeit nicht nur unterschätzt; wegen der **schmalen Silhouette** werden sie sehr oft auch übersehen. Mit unserem Verkehrssicherheitsprojekt „**Erhöhung der Sichtbarkeit**“ (s.a. Kapitel [V. 3.5 Sicherheit durch Sichtbarkeit](#)) statten wir Rad Fahrende anlässlich unserer jährlichen Aktion „**Stadtradeln**“ oder auch am „**Tag der Verkehrssicherheit**“ mit Sicherheitswarnwesten und reflektierenden Sicherheitsbändern aus.

Gemeinsam mit dem ADAC und dem DeHoGa Saar übergeben wir als Mitglied des Runden Tisches im Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) zu **Beginn der Motorradsaison** an motorradfreundlich zertifizierte Hotels und Gaststättengewerbe im Saarland **MotorradSchutzwesten** für ihre Motorrad fahrenden Gäste.

Die **Verkehrssicherheitsberatung** der Vollzugspolizei des Saarlandes nutzt **Motorradveranstaltungen** wie z. B. Saisonauftaktfahrten, um im direkten Sicherheitsgespräch die Zielgruppe zu sensibilisieren und über die Gefahren zu informieren.

Die **örtlichen Unfallkommissionen** (s.a. Kapitel [IV. 2.3 Unfallkommissionen](#)) werden erkannte Unfallhäufungsstellen, die auf Vorfahrts- Vorrangs- und Abbiegefehler an Kreuzungen und Einmündungen zurückzuführen sind, bewerten und Vorschläge für ihre Beseitigung beschließen und umsetzen, um diese Gefahrenstellen zu entschärfen. Dazu gehören Veränderungen der Beschilderungen und Markierungen ebenso wie bauliche Umgestaltungen oder Rückschnitte von Pflanzen. Wir bitten die Verantwortlichen auch, die Möglichkeiten der **Verkehrsschau** zu nutzen, um Gefahrenstellen bereits im Vorfeld zu erkennen. (s.a. Kapitel [IV. 2.4 Verkehrsschauen](#)).

Wir haben die **gesetzlichen Änderungen** zum Schutz des Radverkehrs im Rahmen der 54. Änderungsverordnung zur StVO über den Bundesrat unterstützt, z. B. die **Begrenzung der Abbiegegeschwindigkeit** innerorts nach rechts auf **maximal Schrittgeschwindigkeit** (4 – 7, max. 11 km/h) für Kfz von mehr als 3,5 t zulässiger Gesamtmasse. Die Vollzugspolizei wird auch diese Regel im Rahmen ihrer Möglichkeiten überwachen.

**Falsches Halten und Parken** führen häufig zu gefährlichen Sichtbehinderungen an Kreuzungen und Einmündungen und begünstigen Vorfahrtsverletzungen an diesen Stellen. Neben der Vollzugspolizei bitten wir auch die saarländischen Kommunen, mit ihren kommunalen Verkehrsüberwachungskräften, den ruhenden Verkehr vor allem auch mit Blick auf Vermeidung solcher Sichtbehinderungen zu überwachen. Zum Schutz des Radverkehrs haben wir uns im Rahmen der 54. Änderungsverordnung zur StVO für die ergänzende „**8m-Parkregel**“ eingesetzt, wonach das Parken vor Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 8 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten an unzulässig ist, soweit in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist.



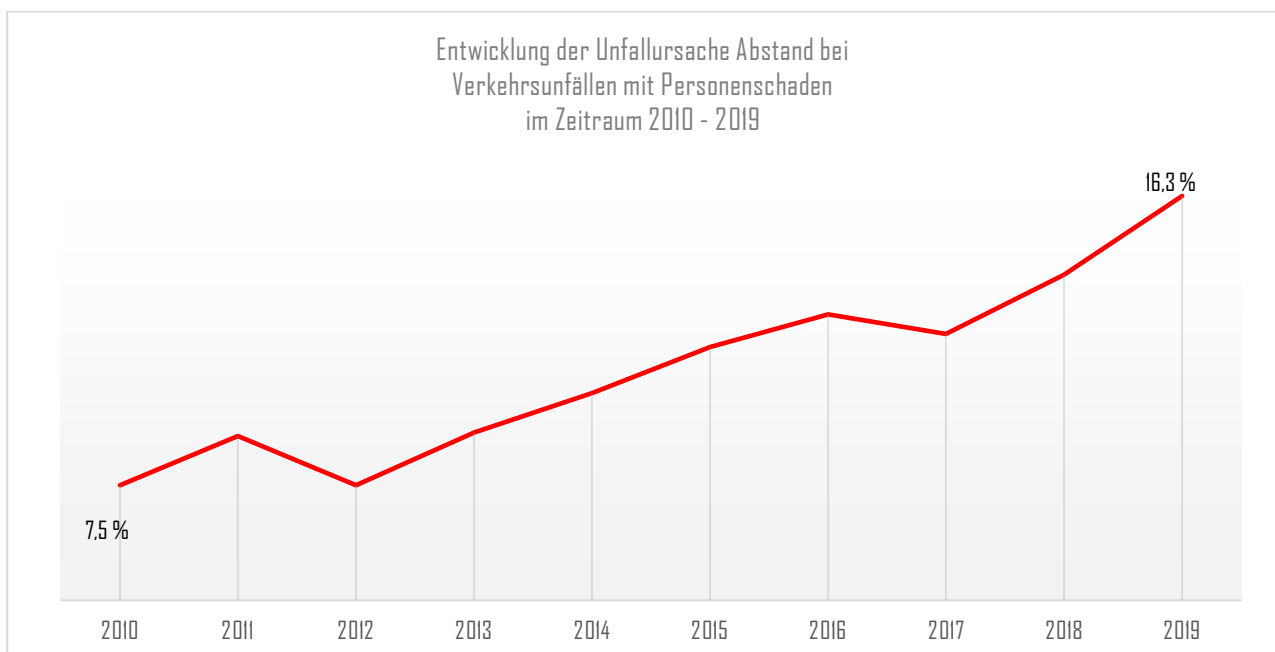
**Polizeiliche Verkehrsüberwachung** umfasst auch den **technischen Zustand** der Fahrzeuge sowie das Abstellen erkannter Mängel über die **Zulassungsbehörden des Saarlandes** mithilfe eines entsprechenden **Meldeverfahrens**. In diesem Zusammenhang übernehmen auch die **technischen Prüforganisationen** (z. B. TÜV, KÜS, GTÜ, DEKRA) im Saarland eine wichtige Aufgabe der Verkehrssicherheit.

## V. 2.2 Abstand

### *Um was geht es?*

Einer der von vielen Verkehrsteilnehmenden am meisten unterschätzte Fahrfehler ist der **unzureichende Sicherheitsabstand**. Die Diskussionen fokussieren sich - nachvollziehbar - immer zuerst auf die Geschwindigkeit, wobei verkannt wird, dass die Fahrfehler im Zusammenhang mit unzureichendem Sicherheitsabstand statistisch gesehen die kritischeren sind. Unbestritten stehen Abstand und Geschwindigkeit in einem unmittelbaren Zusammenhang: **Je höher die Geschwindigkeit, desto größer muss der notwendige Abstand zum Vorfahrenden sein**. Aber auch bei einer korrekten Wahl der Geschwindigkeit kann der Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug zu gering sein. Ist dann eine Gefahrenbremsung notwendig, kommt man nicht mehr rechtzeitig zum Stehen, auch wenn man sonst alles richtig gemacht hat.

Insbesondere bei **Verkehrsunfällen mit Personenschäden** spielt die Unterschreitung des Sicherheitsabstandes eine bedeutende Rolle. So war im Jahre 2019 auf Bundesebene der mangelnde Sicherheitsabstand für jeden siebten Verkehrsunfall mit Personenschaden verantwortlich. Im Saarland liegt die Unfallursache „Abstand“ immer auf den vorderen Plätzen der Verkehrsunfallstatistik. Im Jahr 2019 war sie bei den Unfällen mit Personenschäden sogar auf Platz 1, vor Vorfahrt/Vorrang und Geschwindigkeit. In einem saarländischen 10-Jahres-Vergleich weist die Unfallursache „Abstand“ im Jahr 2019 einen mehr als doppelt so hohen Anteil am Gesamtaufkommen aus, wie im Jahr 2010.



Insbesondere bei **Fahranfängerinnen und Fahranfängern sowie jungen Erwachsenen** scheint die Einhaltung des korrekten Sicherheitsabstandes ein besonderes Problem zu sein. 2019 war bundesweit fast jeder sechste Fehler eines 18- bis 24-Jährigen bei Unfällen mit Personenschaden ein Abstandsfehler (17 Prozent), gleich hinter der nichtangepassten Geschwindigkeit (19,6 Prozent). Im Alter zwischen 25 und 34 Jahren war unzureichender Abstand sogar die häufigste Ursache bei Unfällen mit Personenschaden.

Nicht vergessen werden darf, dass der notwendige Sicherheitsabstand nicht nur nach vorne wichtig ist. Auch **mangelnder Seitenabstand**, insbesondere zu Fahrrad Fahrenden, spielt für deren Sicherheit eine maßgebliche Rolle.

### **Wie ist es zu bewerten?**

Viele Verkehrsteilnehmende vertrauen darauf, durch ihr **Reaktionsvermögen** ein Fahrzeug rechtzeitig abbremsen zu können, wenn das vorausfahrende Fahrzeug plötzlich abgebremst wird. Sie verkennen, dass der **Anhalteweg** aus **Reaktionsweg** und **Bremsweg** besteht. Vom Erkennen eines Hindernisses, der Realisierung der Gefahr, des Tretens des Pedals sowie der Wirkung der Bremse vergeht eine Zeit, die im Durchschnitt eine Sekunde betragen kann. Bei 100 km/h legt das Fahrzeug in dieser Zeit ungebremst 28 Meter zurück (Reaktionsweg). Erst dann beginnt der Bremsweg, der bei trockener Fahrbahn weitere 100 Meter beträgt (Bremsweg). Das Fahrzeug kommt somit nach ca. 128 Metern zum Stehen. Ist der Fahrende abgelenkt oder hat er den Blick abgewendet vervielfacht sich dieser Weg. Wird dieser Abstand unterschritten, kommt es höchstwahrscheinlich zu einem Verkehrsunfall, wenn das vorausfahrende Fahrzeug zum Hindernis wird, da es physikalisch nahezu ausgeschlossen ist, das Fahrzeug vorher zum Stehen zu bringen.

Die wichtige Pflicht, Abstand einzuhalten, gilt allerdings nicht nur für die Strecken **außerhalb geschlossener Ortschaften** mit höheren Geschwindigkeiten. Auch **Innerorts** muss stets so viel Abstand gehalten werden, dass man rechtzeitig zum Stehen kommt. Hier hilft die Regel des Sicherheitsabstandes als „**halber Tachoabstand in Metern**“, sofern nicht in Kolonnen gefahren wird.

Wer über eine längere Strecke den Sicherheitsabstand deutlich unterschreitet und den Vorausfahrenden bedrängt (z. B. durch Betätigung der Lichthupe) kann wegen **Nötigung** bestraft werden.

Durch die Rechtsprechung seinerzeit festgelegt und mit der 54. Änderungsverordnung mittlerweile in die StVO übernommen, ist beim **Überholen eines Rad Fahrenden** innerorts 1,5 m und außerorts 2 m Seitenabstand einzuhalten. Sofern dieser Abstand nicht eingehalten werden kann, ergibt sich daraus ein Überholverbot.

**Lastkraftwagen** von mehr als 3,5 t müssen auf Autobahnen einen Mindestabstand von 50 m halten (**Einscherabstand**) wenn schneller als 50 km/h gefahren wird. Andere Verkehrsteilnehmende müssen beim Wiedereinscheren nach dem Überholen darauf achten. Behinderungen des Schwerlastverkehrs müssen vermieden werden.

Verkehrsunfälle mit Schwerlastfahrzeugen, die z. B. mit **Fahrzeugen an Stauenden** auf Bundesautobahnen kollidieren, haben immer dramatische Auswirkungen. Eine wichtige technische Unterstützung, um Unfälle zu vermeiden bzw. Unfallfolgen zu mindern, können **Notbremsassistenten** sein.

Sie warnen das Fahrpersonal vor Hindernissen auf der Fahrbahn und leiten, wenn der Fahrzeugführende nicht reagiert, automatisch eine Bremsung ein, um ein Aufprall zu verhindern oder die Aufprallenergie so gering wie möglich zu halten.

Die Entwicklung von **Fahrerassistenzsystemen** ist rasant und hat in den letzten Jahren eine deutliche Verbesserung erfahren (s.a. Kapitel [VII.1.2 Assistenztechnik](#)). Hierzu zählt der **Abstandsregeltempomat**, der oftmals Bestandteil des **Notbremsassistenten** ist. Der Abstandsregeltempomat dient zunächst der Komforthöhung und Entlastung der Konzentration der Fahrenden, indem durch optische und akustische Signale bei Abstandsunterschreitung gewarnt wird sowie bei Ausbleiben einer Reaktion eine Bremsung von bis zu 25 Prozent der maximal möglichen Verzögerung eingeleitet werden kann.

Weitreichender ist der Notbremsassistent. Durch ihn ist es möglich, stehende oder mit deutlich geringer Geschwindigkeit vorausfahrende Hindernisse rechtzeitig und zuverlässig zu erkennen, im Ernstfall den Fahrenden zu warnen und, bei ausbleibender Reaktion, selbsttätig eine kontrollierte Bremsung bis hin zur Vollbremsung einzuleiten. So müssen neue Schwerlastfahrzeuge über 8 Tonnen Gesamtgewicht seit Ende 2015 bzw. über 3,5 Tonnen seit Ende 2018 mit Notbremsassistenten ausgestattet sein, die die gefahrene Geschwindigkeit zu einem stehenden oder vorausfahrenden Fahrzeug deutlich reduzieren, um Kollisionen zu vermeiden, bzw. Aufprallenergien zu minimieren. Viele der marktgängigen Systeme erfüllen bzw. übererfüllen die gesetzlichen Forderungen für mehr Sicherheit.

### ***Was ist zu tun?***

Die Einhaltung des **ausreichenden Sicherheitsabstandes** ist eine wichtige Verhaltensvorschrift, die vielen Verkehrsteilnehmenden nicht ausreichend bewusst ist. Mit Sorge erfüllt uns die hohe Unfallrate bei der Zielgruppe der „jungen Fahrenden“ und jungen Erwachsenen. Wir bitten den saarländischen Fahrlehrerverband, dieses wichtige **Thema in der theoretischen Ausbildung** verstärkt vermitteln. Die **Verkehrssicherheitsberatung** der Vollzugspolizei wird dieses Thema an den weiterbildenden Schulen intensiv vermitteln.

Gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat werben wir auf den saarländischen Bundesautobahnen mit **Plakaten** für die Einhaltung des ausreichenden Sicherheitsabstandes. Mit einfachen Botschaften soll die **wichtige Verkehrsregel** zur Einhaltung des ausreichenden Abstandes vermittelt werden.

Die Vollzugspolizei **überwacht** auf den Bundesautobahnen mit den zur Verfügung stehenden Abstandsmessgeräten die Einhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes. Mit **mobilen Abstandsmessfahrzeugen** mit Videonachfahrtechnik sollen insbesondere die besonders gefährlichen Abstandsassgressionsdelikte im strafbaren Nötigungsbereich festgestellt und geahndet werden.

Im Rahmen unserer **Gremienarbeit** mit dem Bund und den Ländern haben wir uns im Rahmen der sogenannten **Radfahr-Novelle im Jahre 2020** insbesondere für mehr Verkehrssicherheit für ungeschützte Verkehrsteilnehmende eingesetzt. So haben wir ausdrücklich den Vorschlag, den durch die Rechtsprechung festgelegten Seitenabstand zu Fahrrad Fahrenden von 1,5 m in der StVO festzuschreiben, unterstützt.

Der Mensch erhält durch die techn. Unterstützung von **Fahrerassistenzsystemen** in Form des **Abstandsregeltempomaten** und des **Notbremsassistenten** eine wertvolle Hilfe, sollte dieser aus verschiedenen Gründen die Fahraufgabe alleine nicht bewältigen können. Um vor allem auch Auffahrunfälle im Stadtverkehr stärker zu vermeiden sollen ab 2020 in den europäischen Staaten und darüber hinaus nur noch neue Pkw und Lieferwagen bis 3,5 Tonnen mit einem Notbremsassistenten zugelassen werden dürfen. Die Abstimmungen auf europäischer sind hierzu in vollem Gange. Die aktuellen Notbremsassistentensysteme unterliegen dem technischen Fortschritt. Wir begrüßen die Bemühungen der Bundesanstalt für Straßenwesen, eine **ständige Verbesserung der Systeme** anzustreben (Stand der Technik) sowie die der Bundesregierung, in den Gremien der Europäischen Union für einheitliche Ausrüstungsstandards zu sorgen. Wir haben in den Gremien der Bund-Länder-Ebene alle Bemühungen für die Einführung dieser technischen Neuerungen unterstützt und werden das mit Blick auf Optimierung der Systeme auch weiterhin tun.

Leider ist zu beobachten, dass die so wichtigen und gesetzlich vorgeschriebenen **Abstandsregel- und Notbremssysteme** durch die Fahrenden immer wieder **abgeschaltet** werden. Wir haben daher auf Bundesebene die Einführung eines gesetzlichen Verbots der Systemabschaltung ab einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h unterstützt.

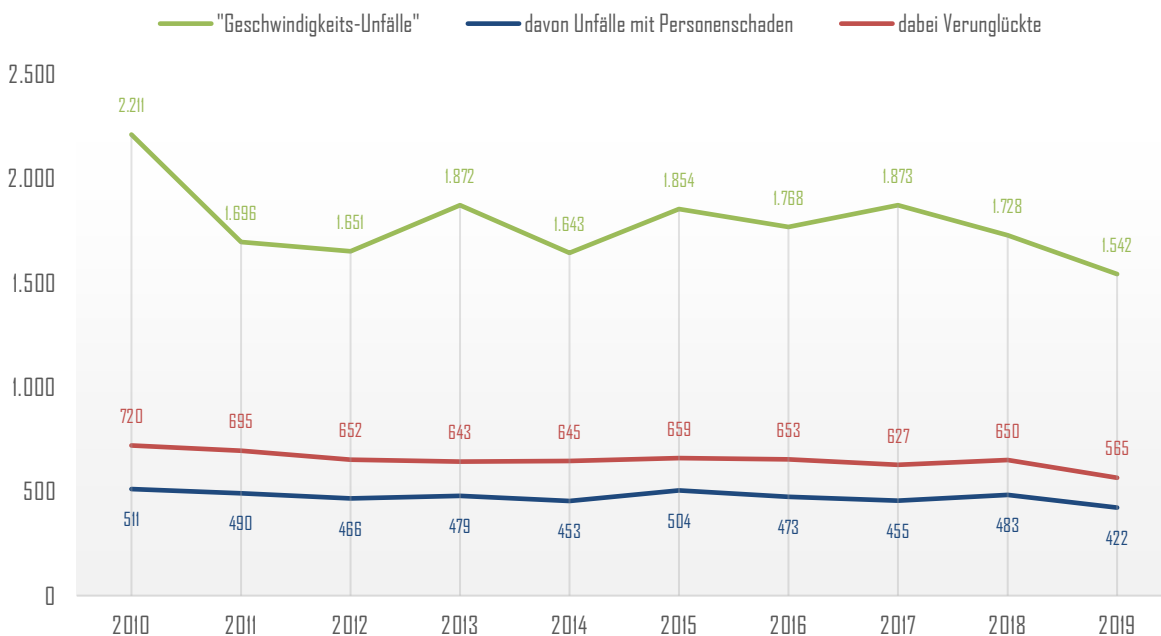
## V. 2.3 Geschwindigkeit

### *Um was geht es?*

Im Jahre 2019 starben in der Bundesrepublik 963 Menschen wegen zu **hoher Geschwindigkeit**. Bei insgesamt 3.059 Verkehrstoten geht jeder dritte Tote auf diese Unfallursache zurück. Knapp 70 Prozent aller Verkehrstoten starben dabei **außerhalb von Ortschaften**. Ein Grund hierfür sind die höheren Geschwindigkeiten, mit denen dort gefahren wird. Das **Abkommen von der Fahrbahn** ist hierbei einer der Hauptfahrfehler, der in der Regel durch eine nicht angepasste Geschwindigkeit verursacht wird. Bei Außerorts-Unfällen mit Personenschaden ist das Fahren mit unangepasster Geschwindigkeit die meistgenannte Unfallursache.

Geschwindigkeitsunfälle ereignen sich vor allem im Frühjahr und im Sommer, also bei **guten Witterungsverhältnissen**, und nicht etwa in der dunklen Jahreszeit mit schwierigen Straßen- und Sichtverhältnissen. Pkw und vor allem Motorräder sind dann schneller unterwegs.

Entwicklung der "Geschwindigkeits-Unfälle"  
im Saarland im Zeitraum 2010 - 2019



Auch bei den immer beliebter werdenden Fahrrädern mit **elektrischer Pedalunterstützung (Pedelec)** kristallisiert sich die nichtangepasste Geschwindigkeit immer häufiger als Unfallursache heraus. Zwar regeln die Pedelec ab einer Geschwindigkeit von 25 km/h ab. Die Fahrerinnen und Fahrer reizen diese Höchstgeschwindigkeit gerne aus, sowohl über längere Strecken, als auch in vielen nicht immer angemessenen Situationen. Daher ist mittlerweile jeder dritte erfasste Unfall mit einem Pedelec Folge nichtangepasster Geschwindigkeit. Auch unzulässige Geschwindigkeitssteigerungen durch technische Manipulationen gewinnen hier zunehmend an Bedeutung.

Seit vielen Jahren sind Geschwindigkeitsverstöße der häufigste Anlass für **Eintragungen im Fahr-eignungsregister** beim Kraftfahrtbundesamt. So waren von den im Jahre 2019 registrierten 4,4 Millionen Ordnungswidrigkeiten 2,9 Millionen Geschwindigkeitsverstöße (67 Prozent).

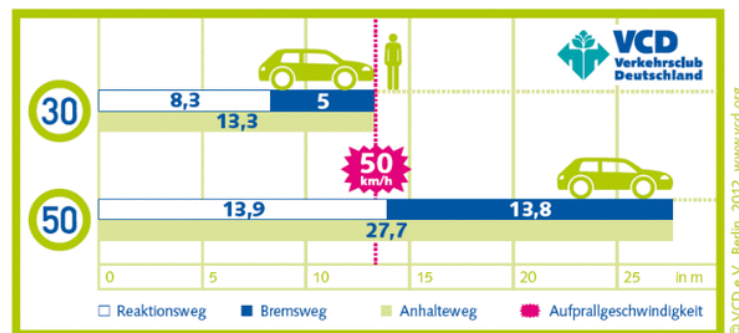
In den letzten Jahren haben die Fahrzeuganteile mit hohem Tempopotenzial (Höchstgeschwindigkeit) und starker Motorleistung (kW) am gesamten Fahrzeugbestand ständig zugenommen. So lag der Anteil der Fahrzeuge mit mehr als 180 km/h Höchstgeschwindigkeit am Gesamtfahrzeugbestand am 01. Januar 2019 bei ca. 61 Prozent (im Saarland bei 59 Prozent), der Anteil der Fahrzeuge mit mehr als 91 kW bei ca. 44 Prozent. Die Werbebotschaften der Fahrzeughersteller unterstützen diese Entwicklung durch das Herausstellen von Schnelligkeit und Stärke als besondere Attribute.

### Wie ist es zu bewerten?

Die **Geschwindigkeit** macht seit jeher den **Reiz der Mobilität** aus. Eine Strecke zwischen zwei Orten in möglichst kurzer Zeit möglichst komfortabel zu überwinden war zu allen Zeiten bis heute der wichtigste Aspekt für die Verkehrsmittelwahl und die fortlaufende Entwicklung der verschiedenen Verkehrsmittel. Verbunden mit dem Selbstzweck „**Spaß an der Geschwindigkeit**“ und zusätzlicher symbolischer Bedeutung des Verkehrsmittels (sozialer Statuts, Inszenierung) steht für viele die **Bedeutung der Geschwindigkeit bei der Mobilität** an vorderer Stelle. Bedenken wegen der damit einhergehenden **Gefahren** werden oft untergeordnet. So verwundert es nicht, dass die Geschwindigkeit einer der **Hauptunfallursachen** ist und für viele andere Entwicklungen eine bedeutende Mitursache darstellt:

Nicht nur beim ausreichenden Sicherheitsabstand oder beim richtigen Überholen spielt die Geschwindigkeit eine maßgebliche Rolle. Sie ist auch wesentlich für den **Anhalteweg** eines Fahrzeugs

Läuft ein **Kind** ca. 15 Meter vor einem herannahenden Pkw plötzlich auf die Straße, so kommt ein Pkw bei einer Annäherungsgeschwindigkeit von 30 km/h nach ca. 14 Metern rechtzeitig zum Stehen. Bei einer Annäherungsgeschwindigkeit von 50 km/h erfolgt der Aufprall nahezu ungebremst mit ca. 48 km/h, was einer **Tötungswahrscheinlichkeit** von mindestens 40 Prozent bei einem Erwachsenen entspräche, bei einem Kind aber noch höher liegt.



Mit höherer **Geschwindigkeit** steigen die **Aufprallenergie** und damit das **Risiko** eines tödlichen Verkehrsunfalles. Dies gilt vor allem für ungeschützte Verkehrsteilnehmende. Wer z.B. mit 80 km/h einen Pkw durch die Innenstädte führt hat alle Voraussetzungen erfüllt, einen Menschen zu töten, denn einen Aufprall mit dieser Geschwindigkeit überlebt dieser in der Regel nicht. Auch in den Geschwindigkeitsbereichen zwischen 30 und 50 km/h spielt dieses Argument eine wichtige Rolle. Bei einer **Kollisionsgeschwindigkeit** von 30 km/h liegt das Todesrisiko für zu Fuß Gehende bei einem Aufprall bei etwa 20 Prozent. Bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 50 km/h liegt es bei etwa 40 Prozent – eine Absenkung der Geschwindigkeit um das ca. 1,4-fache bewirkt also ein zweifach niedrigeres Tötungsrisiko.

Vielen ist es nicht bewusst. Auch wer sich an das Tempolimit hält oder es sogar unterschreitet, kann zu schnell fahren. In den meisten Fällen ereignen sich Geschwindigkeitsunfälle nicht wegen Missachtung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit, sondern weil mit **nichtangepasster Geschwindigkeit** gefahren wurde. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit gilt nur bei idealen Bedingungen. Maßgeblich sind die Straßen, Verkehrs Sicht und Witterungsverhältnisse, die persönlichen Fähigkeiten und die Eigenschaften des Fahrzeugs und der Ladung.

So weist das statistische Bundesamt für das Jahr 2019 aus, dass bei allen Geschwindigkeitsunfällen mit Personenschaden in 95 Prozent der Fälle nichtangepasste Geschwindigkeit ursächlich war und in lediglich knapp 5 Prozent die erlaubte Höchstgeschwindigkeit missachtet wurde.

Falsche Geschwindigkeit ist vor allem ein **Hauptfehler bei Fahranfängerinnen und Fahranfängern**. Mit zunehmendem Alter verursachen immer weniger Verkehrsteilnehmende Geschwindigkeitsunfälle.

Erfahrung, Verantwortungsbewusstsein und körperlicher Zustand sind wichtige Gesichtspunkte im Zusammenhang mit der Wahl der richtigen Geschwindigkeit. Der **Fahrschulaausbildung** kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Auch das Instrument des **begleitenden Fahrens mit 17** hilft, wichtige Erfahrungen auch im Umgang mit der richtigen Geschwindigkeitswahl zu sammeln (s.a. Kapitel [V. 3.8 Fahrschulaausbildung/Fahrerlaubnisrecht \(BF 17\), Berufskraftfahrerqualifikation](#))

Der moderne **Straßenbau** ist heute mit seinen vielfältigen Möglichkeiten darauf ausgerichtet, Straßen so zu konstruieren, dass Fehler vor allem auch im Zusammenhang mit falscher Geschwindigkeitswahl ausgeglichen werden können und daher meistens ohne Folgen bleiben. (s.a. Kapitel [VI. Verkehrsverhältnisse \(Handlungsfeld Verkehrsinfrastruktur\)](#)). Die dadurch gewonnenen Sicherheitsspielräume haben Grenzen. **Die Fehlertoleranz der Straße sinkt mit zunehmender Geschwindigkeit.**

Die physikalischen Auswirkungen der Geschwindigkeit bestimmen auch den modernen Fahrzeugbau. **Passive Sicherheitssysteme** haben maßgeblich zum **Insassen-, Fußgänger- und Radfahrerschutz** beigetragen. So bietet ein Pkw beim heutigen Stand der passiven Sicherheit den Insassen bei einem Frontalaufprall mit einer Geschwindigkeit bis etwa 70 km/h ausreichenden Schutz, bei einem Seitenaufprall liegt die kritische Geschwindigkeit derzeit bei ca. 50 km/h. Die sprunghafte Entwicklung der Fahrzeugtechnik in den letzten Jahrzehnten, mit der bereits mit Mittelklassewagen heute problemlos Geschwindigkeiten von 200 km/h und mehr erreicht werden können, verlangen von den Fahrzeugführenden das Äußerste, wenn es darum geht, die wichtigsten Informationen aus dem Umfeld fortwährend aufzunehmen, zu verarbeiten und mit gespeicherten Informationen abzugleichen und die Geschwindigkeit den gegebenen Rahmenbedingungen, den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften des Fahrzeugs anzupassen. Die Marktdurchdringung von aktiven **Sicherheitssystemen** wie Abstandstempomat und Notbremsassistent werden zunehmend helfen, in kritischen Momenten Geschwindigkeiten anzupassen, bzw. Gefahrenbremsungen einzuleiten, um Verkehrsunfälle zu verhindern, bzw. deren Folgen zu mindern.

### ***Was ist zu tun?***

In der StVO heißt es nicht umsonst, dass nur so schnell gefahren werden darf, wie das Fahrzeug ständig beherrscht werden kann. **Rasen ist kein Kavaliersdelikt.** Der DVR spricht gar vom „*Killer Nr. 1 im Straßenverkehr*“ und meint vor allem die Landstraßen damit. Sichere Straßen und sichere Fahrzeuge dürfen nicht darüber hinwegtäuschen: Die Wahl der angemessenen Geschwindigkeit und die Anpassung an die eigenen Fähigkeiten und jeweils herrschenden Bedingungen sind nach wie vor die wichtigsten Einflussgrößen, um der Unfallursache Geschwindigkeit und ihren Folgen wirksam zu begegnen. Oft sind es nur Sekunden, die über Leben und Tod entscheiden. Je höher die Geschwindigkeit, desto geringer die Reaktionszeit. **Geschwindigkeitswahl ist also Kopfsache.** Sie liegt zuallererst in der **Verantwortung** eines jeden **Einzelnen**. Wir bitten daher die Saarländerinnen und Saarländer, sich die erheblichen Konsequenzen einer nichtangepassten Geschwindigkeit fortwährend in Erinnerung zu rufen. Wir appellieren an das **Verantwortungsbewusstsein** und vertrauen dabei auf die richtigen Entscheidungen. Notwendige Geschwindigkeitsbeschränkungen bedeuten keinen Verlust an Freiheiten, sondern ein **Gewinn an Sicherheit**.

Die saarländischen **Fahrschulen** bitten wir, in ihrem **theoretischen Unterricht** die Problematik ausführlich zu behandeln. Wir empfehlen den Fahranfängerinnen und Fahranfängern, das Instrument des **begleitenden Fahrens mit 17** zu nutzen, dessen Einführung wir in den gesetzlichen Beratungen nachdrücklich unterstützt haben.



Im Rahmen unserer Öffentlichkeitsarbeit werden wir auf die besonderen Sicherheitsaspekte einer angemessenen Geschwindigkeit, z. B. im Rahmen des „**Tags der Verkehrssicherheit**“, hinweisen. **Fahrsicherheitstrainings**, z. B. auf dem Verkehrsübungsplatz des ADAC, helfen, ein Gespür für Fahrgeschwindigkeiten zu entwickeln.

Wir begrüßen die Diskussionen um die **Absenkung** der derzeit **geltenden Regel- und Richtgeschwindigkeiten** und unterstützen das Engagement vieler Kommunen für erweiterte kommunale Handlungsspielräume bei der Anordnung von Tempo 30 innerorts.

Wegen der kontrovers geführten Debatte haben wir im Rahmen unseres Vorsitzes der Verkehrsministerkonferenz die Bundesregierung gebeten, wissenschaftlich untersuchen zu lassen, welche Auswirkungen eine flächendeckende pauschale **Einführung von Tempo 30** auf die innerörtlichen Verkehrsabläufe insgesamt hätte, um darauf gestützt weitere gesetzgeberische Entscheidungen treffen zu können. Bis dahin favorisieren wir innerorts gezielte Interventionsmaßnahmen nach dem **gefährdungsorientierten Ansatz**. Dabei geht es uns vor allem um die Sicherheit von **besonders schützenswerten Personen**. So haben wir der rechtlichen Änderung zur erleichterten **Absenkung der Regelgeschwindigkeit auf 30 km/h vor sozialen Einrichtungen zum Schutz von Kindern, Älteren und von Rad Fahrenden auf Radverkehrsanlagen** ohne qualifizierte Gefahrenprüfung im Bundesrat nachdrücklich unterstützt. Wir bitten die **Straßenverkehrsbehörden des Saarlandes**, von dieser Möglichkeit vor Schulen, Kindergärten, Seniorenresidenzen und im Bereich von Radverkehrsanlagen Gebrauch zu machen.

Gemessen an den Fahrleistungen auf **Bundesautobahnen** ist dort das Sicherheitsniveau vergleichsweise hoch. Auf saarländischen Bundesautobahnen einschließlich ihrer Äste sind bereits heute auf ca. 46 Prozent der Richtungsfahrbahnen Geschwindigkeitsbeschränkungen (dauerhaft oder z.B. baustellenbedingt) angeordnet (Bund: ca. 30 Prozent).

Die Missachtung der derzeit geltenden **Richtgeschwindigkeit auf BAB von 130 km/h** ist zwar sanktionslos, im Falle eines Verkehrsunfalles aber nicht folgenfrei (Mithaftung). Aus Sicht der Verkehrssicherheit kann eine generelle Absenkung der Geschwindigkeit ein geeignetes Mittel sein, die Verkehrssicherheit auf den Bundesautobahnen weiter zu erhöhen.

Darüber hinaus favorisieren wir den Einsatz von intelligenten Verkehrsleitsystemen (Verkehrstelematik), die dynamisch auf Verkehrsentwicklungen reagieren und situativ Eingriffe in das Verkehrsgeschehen vornehmen können, wenn die Verkehrslage es erfordert. Wir befürworten eine Ertüchtigung der vorhandenen **Verkehrstelematik** und eine Ausweitung dieser Systeme dort, wo es der Ausbauzustand straßenbaulich erlaubt.

Unbestritten sind **Landstraßen** außerhalb geschlossener Ortslagen **die gefährlichsten Verkehrsflächen**. Ein Grund dafür sind die deutlich höheren Geschwindigkeiten und Geschwindigkeitsdifferenzen, mit denen die Menschen mit ihren Kraftfahrzeugen dort unterwegs sind, aber anders als auf Bundesautobahnen Trennungen der Fahrbahnen und seitlicher Anprallschutz fehlen. Unfälle im Gegenverkehr und **Abkommen von der Fahrbahn** haben meist verheerende Folgen. Mit unserer **Verkehrssicherheitskampagne „Landstraße – FAHR SICHER!“** wollen wir an 22 Standorten in allen saarländischen Landkreisen und dem Regionalverband entlang der Bundes- und Landstraßen mit Plakaten mit unterschiedlichen Kampagnenmotiven für eine möglichst defensive und vorausschauende Fahrweise werben. Auch die **Wildunfallproblematik** spielt hier eine Rolle. Als zuständiger Straßenbaulastträger für Landstraßen und für Bundesstraßen im Auftrag des Bundes werden wir die straßenbaulichen Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf diesen Verkehrsflächen nach dem neuesten Stand der Technik und Regelwerke vor allem an unfallauffälligen und gefährlichen Stellen und Streckenabschnitten maximal nutzen. Hierzu zählen vor allem das **Absichern von Überholvorgängen** und das **Entschärfen von Knotenpunkten**. Insbesondere den **örtlichen Unfallkommissionen** und dem dort vertretenen Landesbetrieb für Straßenbau kommen hier zentrale Aufgaben zu.

Der Diskussion um die **Absenkung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit** von 100 auf 80 km/h auf Landstraßen außerorts stehen wir offen gegenüber, da wir gerade hier einen **Sicherheitsgewinn** zur Minderung des Risikos von schweren Verkehrsunfällen sehen.

Moderne **Fahrerassistenzsysteme** unterstützen den Menschen sinnvoll und können Fehlentscheidungen korrigieren. Wir werden uns weiterhin für Verbesserungen von aktiven **Notbremsassistenten, Verkehrszeichenerkennungen und Abstandsregeltempomaten** einsetzen. Wir bitten die Fahrzeughersteller, diese Systeme serienmäßig in allen Fahrzeugklassen anzubieten (s.a. Kapitel [VII. 1.2 Assistenztechnik](#)).

Eine der wichtigsten Verkehrsregeln bedarf auch der **Kontrolle**, da Entdeckungswahrscheinlichkeit und Ahndungskonsequenz wichtige Aspekte für mehr Regelakzeptanz darstellen. Nach dem **Prinzip des gefährdungsorientierten Ansatz** werden Geschwindigkeitsüberwachungseinheiten der Vollzugspolizei und der Kommunen an besonders unfallauffälligen und gefährlichen Stellen **Geschwindigkeitskontrollen** vornehmen und dabei mobile, semimobile- und vollstationäre Technik einsetzen (s.a. Kapitel [V. 3.3 Verkehrsüberwachung \(Polizei und Kommunen\)](#)). Durch eine gezielte **Presse- und Öffentlichkeitsarbeit** werden die Kontrollmaßnahmen der Vollzugspolizei in diesem Bereich transparent gemacht und regelmäßig vorangekündigt. Unabhängig davon muss jederzeit ortsunabhängig mit Geschwindigkeitskontrollen gerechnet werden.

Die Planung und Durchführung der vollzugspolizeilichen **Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen** obliegt der Verkehrspolizei, bei welcher ausgewähltes Personal für die Übernahme dieses Tätigkeitsfeldes speziell beschult ist.

Die **Auswahl der Kontrollstellen** orientiert sich hierbei an strategischen Faktoren, welche maßgeblich von den Ergebnissen der Verkehrsunfallanalyse sowie darüber hinaus auch von Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern beeinflusst werden. So kommen verschiedene Geschwindigkeitsmessgeräte zum Einsatz, wodurch eine hohe Flexibilität bei der Auswahl der Messstellen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit entsteht.

Die **Konsequenzen** bei der Begehung von gefährlichen Verkehrsverstößen müssen auch spürbar sein, um eine dauerhafte Verhaltensveränderung zu bewirken. Im europäischen Quervergleich sind die Bußgeldhöhen noch eher niedrig. Daher unterstützen wir die Empfehlung des 56. Deutschen Verkehrsgerichtstags aus dem Jahre 2018 (Arbeitskreis VI), der eine pauschale Erhöhung von Bußgeldern ablehnt, sich aber für eine **spürbare Erhöhung der Geldbußen mit hohem Gefährdungspotenzial** ausspricht. Wir haben uns intensiv in die Bund-Länder-Beratungen zur Erhöhung der Verwarn- und Bußgeldsätze für Geschwindigkeitsverstöße vor allem zum Schutz von Rad Fahrenden und zu Fuß Gehenden als Folge der 54. Änderungsverordnung zur StVO aus dem Jahre 2020 eingebracht.

Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden bitten wir, die Rechtsinstrumentarien der **Fahrtenbuchauflage** und der Anordnung des **Verkehrsunterrichts** stärker zu nutzen, da wir uns hiervon auch wichtige Effekte zur Erhöhung der Regelakzeptanz und der Verkehrsprävention versprechen.

## V. 2.4 Ablenkung

### *Um was geht es?*

Die komplexen Abläufe eines immer dichter werdenden Straßenverkehrs erfordern die **volle Aufmerksamkeit** auf die Fahraufgabe. Alles, was hiervon ablenkt, erhöht das **Unfallrisiko**. Da der Straßenverkehr hauptsächlich visuell wahrgenommen wird, sind vor allem jene Tätigkeiten besonders gefährlich, bei denen der Blick von der Straße abgewendet wird. Dies beginnt mit **fahrfremden Handlungen** wie Essen, Trinken, Rauchen, Körperpflege und Streitgesprächen mit Mitfahrenden und reicht bis zur Bedienung von technischen Geräten. Es gilt der Grundsatz: ***Je stärker die visuelle Ablenkung durch eine Nebentätigkeit, umso gefährlicher ist sie für die Verkehrsteilnahme.***

Das gilt für die Bedienung des Navigationsgerätes, das Tippen auf technischen Geräten und das Texten von Nachrichten während der Bewegung ganz besonders. Aber auch das **Telefonieren** selbst, das eher mental ablenkt, lässt den Blick wegen gedanklicher Bindung ins Leere laufen, so dass die Kombination aus visueller und mentaler Ablenkung sich gegenseitig verstärkt. Eine intensive gedankliche Ablenkung z. B. durch emotionale Gespräche kann daher genauso wirken, als würde man wegsehen. Mit anderen Worten: Man muss im Straßenverkehr auf die Umgebung schauen und diese bewusst wahrnehmen– ***schaut man ständig auf das Smartphone oder ist man gedanklich nicht bei der Sache, wird man Dinge übersehen.***

Wer bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h den Blick nur eine Sekunde abwendet, legt im „**Blindflug**“ knapp 14 Meter zurück, bei 100 km/h sind es bereits 28 Meter. Beim Texten von Nachrichten sieht es noch viel kritischer aus. In Simulationen schauten Personen beim Tippen von **SMS** in 62 von 100 Sekunden während der Fahrt nicht auf die Straße. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h fuhren sie innerorts 861 Meter im Blindflug– bei 100 km/h auf der Autobahn waren es 1.722 Meter.

Die **Ablenkung im Straßenverkehr** ist mittlerweile eines der gravierendsten und drängendsten Probleme der Verkehrssicherheit, vor allem, weil der Nachweis so schwierig ist, ob jemand vor dem Verkehrsunfall tatsächlich abgelenkt war. Daher fehlt eine verlässliche Datenbasis. Bei Umfragen gaben mehr als die Hälfte der Befragten an, am Steuer fahrfremde Tätigkeiten ausgeübt zu haben. Zwei Drittel gaben an, während der Fahrt zu essen und zu trinken, 43 Prozent räumten ein, schon einmal telefoniert zu haben, 16 Prozent haben auch schon Kurznachrichten während des Fahrens geschickt. Insbesondere das **Smartphone** spielt bei der Ablenkung im Straßenverkehr eine zentrale Rolle. Der zunehmende Siegeszug moderner Kommunikationsmittel in den Fahrzeugen, aber auch durch mobil mitzuführende Geräte lässt einen weiteren Anstieg befürchten. In Ermangelung sicherer Daten wird geschätzt, dass mittlerweile **jeder zehnte Verkehrstote auf Ablenkung** zurückzuführen ist. Höchstwahrscheinlich liegt diese Quote höher. Amerikanischen Studien zufolge wurden in nahezu 70 Prozent der aufgezeichneten Verkehrsunfälle Ablenkungsfaktoren festgestellt. Überdies erhöhe sich das Unfallrisiko beim Lesen und Texten von Nachrichten während der Fahrt um das 164-fache.

Ablenkung wäre somit bei den Hauptunfallursachen an vorderster Stelle zu sehen, noch vor der Geschwindigkeit. Nicht umsonst wird die **Ablenkung** mittlerweile als „**silent killer**“ bezeichnet.

Ablenkung ist aber nicht nur ein Problem des motorisierten Verkehrs. **Zu Fuß Gehende mit gesenktem Blick auf Smartphones** werden zunehmend zu einem Sicherheitsproblem, insbesondere, wenn sie die Fahrbahn überqueren möchten und dabei den Blick nicht heben. Konflikte, vor allem mit Fahrzeugen des ÖPNV wie Saarbahn und Kraftomnibussen, sind immer häufiger festzustellen. Sie enden fast immer mit schweren Verletzungen der zu Fuß Gehenden und der Traumatisierung des Fahrpersonals von Bussen und Saarbahnzügen.

## **Wie ist es zu bewerten?**

Einer Allianz-Studie zufolge ist Ablenkung vor allem eine Frage der Dosis. **Ein gewisses Maß an Ablenkung kann stimulierend sein, vertreibt Monotonie und beugt Müdigkeit vor.** Daher geht es nicht darum, jedes soziale oder eigennützige Verhalten während der Fahrt oder ganz allgemein im Straßenverkehr zu stigmatisieren und zu verbieten. Dies wäre lebensfremd. Entscheidend ist, wann die Dosis der Ablenkung die toxische Grenze erreicht oder überschreitet und sie deshalb so gefährlich werden lässt, dass eine **Eigen- oder Fremdgefährdung** zu erwarten ist.

Vielen ist die **Gefährlichkeit der Ablenkung** dank Gesetzesverschärfungen und Sicherheitskampagnen mittlerweile **bewusst**, sie schätzen aber ihr persönliches Unfallrisiko durch Ablenkung eher gering ein. Da man viele Verkehrsunfälle nicht direkt und persönlich wahrnimmt, fühlt man sich sicher. Dieses Sicherheitsgefühl ist trügerisch. Man fährt nicht sicher, wenn man abgelenkt ist oder weil Ablenkung ungefährlich ist. Man hat nur Glück, dass die übrigen Rahmenbedingungen gerade so günstig sind und die Ablenkung folgenlos bleibt. Diese Bedingungen können sich aber blitzschnell ändern (ein Kind läuft über die Straße; Vorfahrende bremsen ab oder scheren aus), sodass eben noch vorhandene **Sicherheitsspielräume sofort aufgebraucht** sind und ein **Unfall unausweichlich** wird. Insbesondere die an technische Geräte gewöhnte Generation der jungen Fahrerinnen und Fahrer darf ihre hohe antrainierte manuelle-visuelle Nutzeroutine von Smartphones nicht mit Sicherheit verwechseln, denn wissenschaftliche Studien (Vollrath, TU Braunschweig) belegen, dass **Aufmerksamkeit nicht teilbar** ist. Die heute vielzitierte „Multitasking-Fähigkeit“, also die Fähigkeit, mehrere Dinge gleichzeitig zu tun, ist als Mythos enttarnt. Wenn man Dinge **sehen und verstehen** will, um auch darauf **reagieren** zu können, muss man sich darauf **konzentrieren und hinschauen**. Mentale und visuelle Aufmerksamkeit sind also wesentlich. Gerade die sich ständig ändernden Verkehrssituationen im innerstädtischen Bereich verlangen daher ein konzentriertes Hinschauen. Eine Blickabwendung ist nur dann zu vertreten, wenn es die Straßen-, Verkehrs- und Wetterverhältnisse zulassen, wie es der neu geschaffene § 23 Abs. 1 a StVO ausführt. Insbesondere bei jeder Blickabwendung muss man sich daher bewusst sein, dass man die Entwicklungen im Straßenverkehr nur noch am Rande mitbekommt, mitunter zu spät, um reagieren zu können.

Die zunehmende **Technisierung von Fahrzeugen** – deren Fernziel irgendwann das autonome Fahren sein wird – dient der Effizienz, dem Komfort und – richtig verstanden – auch der Sicherheit. Gerade in der derzeitigen Übergangsphase vom automatisierten zum autonomen Fahren darf nicht der **falsche Eindruck** entstehen, dass die zunehmende Technik gleichermaßen Freiheiten gibt, die die **Fahrerpflichten entbehrlich** machen. Die gegenwärtig verfügbaren Assistenzsysteme erlauben Abweichungen von den Fahrerplichten nur in ganz engen Grenzen.

Nicht selten werden beim Thema Ablenkung **Parallelen zum Alkohol und Drogenkonsum** gezogen. So käme das hochkonzentrierte Telefonieren einer Fahrt mit 0,8 Promille gleich. Die Ablenkung durch das Schreiben einer Textnachricht entspräche gar einem Wert von 1,1 Promille. Wenn dem so ist, wäre die Selbstverständlichkeit, mit der heute der Alkohol und auch illegale Drogen im Straßenverkehr geächtet werden, auch beim Thema Ablenkung wünschenswert.

## **Was ist zu tun?**

Wir möchten weder menschliche Interaktionen im Straßenverkehr verbieten noch technische Entwicklungen bremsen. Wir setzen uns dafür ein, dass **technische Veränderungen mit Maß und Ziel** vorgenommen werden und wollen uns ein Stück gebotene Skepsis vor allem gegenüber solcher Technik bewahren, die nicht unmittelbar der Verkehrssicherheit dient. Solange der Mensch für die **Fahraufgabe** die Hauptverantwortung trägt muss diese **im Mittelpunkt** stehen und darf nicht zum Nebenzweck werden. Die Nutzung von technischen Geräten während der Fahrt ist daher kein Muss, sondern als Möglichkeit zu sehen, die nach Regeln zu erfolgen hat.

Wir haben uns im Rahmen der Neuregelung des § 23 Abs. 1 a StVO sehr intensiv eingebracht, mit dem nach unserem Dafürhalten der Spagat zwischen gesellschaftlicher Adäquanz, technischem Fortschritt und sicherheitsrelevanten Begrenzungen gelungen ist.

Mit öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen wollen wir z. B. im Rahmen unseres **Tags der Verkehrssicherheit** oder mit 19 Plakatwänden entlang der saarländischen Bundesautobahnen verstärkt auf die **Gefährlichkeit der Ablenkung** im Straßenverkehr hinweisen. Hierbei werden wir bevorzugt auf die vom **DVR** zur Verfügung gestellten Medien zurückgreifen.

Der **Verantwortung eines jeden Einzelnen** kommt hohe Bedeutung zu. Wir bitten alle Saarländerinnen und Saarländer, auch solche Telefonate, die erlaubt über Freisprecheinrichtung geführt werden, aber gedanklich oder emotional sehr stark binden, nicht während der Fahrt durchzuführen. Die Nutzung von Freisprechanlagen führt auch dazu, dass länger telefoniert wird. Wir empfehlen daher, Gespräche, die hochkonzentriert oder emotional geführt werden müssen, oder die einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen, nicht während der Fahrt, sondern im abgestellten Fahrzeug zu führen.

**Mitfahrenden** in Kraftfahrzeugen kommt eine besondere Verantwortung zu. Dies gilt bei Privatfahrten ebenso wie bei der Mitfahrt in Fahrzeugen des ÖPNV. Mitfahrende haben durch ihr Verhalten einen wesentlichen Einfluss darauf, ob sich die Fahrenden auf die Fahraufgabe konzentrieren können und damit auf das Unfallrisiko während der Fahrt. Wir bitten daher Mitfahrende, sich dieser besonderen Verantwortung bewusst zu sein und ihr Verhalten anzupassen.

Im stetig zunehmenden **Nutzungsangebot** der unterschiedlichen **technischen Möglichkeiten im Fahrzeug** sehen wir mittlerweile ein weitaus größeres Problem als in den dort stattfindenden sozialen Interaktionen. Wir bitten daher die Fahrzeughersteller, die Bedienbarkeit und Menüfunktionen so zu entwickeln, dass **Blickabwendungen** auf das **absolut notwendige Maß** reduziert werden können. Ideal wäre es, zumindest für die zentralen und am häufigsten genutzten Anwendungen **eine fahrzeug- und geräteübergreifende Bedienlogik** zu haben, die intuitiv und selbsterklärend ist, denn größeres Ablenkungspotenzial scheint derzeit mehr in der Menüführung als in der Anwendung selbst zu liegen. Mit Sorge sehen wir die Entwicklung des immer **Mehr an Informations- und Kommunikationstechnik**. Dies birgt die Gefahr **von mehr Blickabwendung**. Wir bitten die Hersteller um Selbstreflexion – nicht alles was technisch machbar ist, ist mit der Verkehrssicherheit in Einklang zu bringen. Insbesondere sollen durch irreführende Werbemaßnahmen keine Freiheiten in Aussicht gestellt werden, die in der Realität nicht gegeben sind. Sie verleiten zum Missbrauch und lassen die Pflichten der Fahraufgaben vergessen. Die fortgesetzte Kontrolle des Fahrzeugs durch den Menschen bleibt weiterhin auf lange Sicht – auch mit zunehmender Automatisierung – zwingend. Insofern muss die **Aufmerksamkeit hoch und die Ablenkung gering sein**.

Da sich Verkehrsunfälle durch Ablenkung hauptsächlich im Längsverkehr ereignen, können **Notbremsassistentensysteme - und Abstandsregeltempomaten sowie Spurhaltesysteme und Aufmerksamkeitswarner** helfen. Die **Fahrerassistenzsysteme** haben eine wichtige Frühwarnfunktion, um Ablenkungsunfälle zu verhindern. Insofern begrüßen wir die überarbeitete EU-Verordnung für mehr Kraftfahrzeugsicherheit des Jahres 2019, wonach ab dem Jahre 2022 alle Kraftfahrzeuge u.a. mit einem Müdigkeitserkennungs- Aufmerksamkeitswarnsystem sowie Pkw und Lieferwagen mit Notbrems- und Spurhaltesystemen ausgestattet sein müssen. Ihr technisches Potenzial ist weiterhin zu optimieren (Stand der Technik). Daher setzen wir uns für den serienmäßigen Einbau solcher Systeme in allen Fahrzeugen ein. Wir erkennen dabei den Widerspruch, die Bekämpfung der Gefahr von zu viel Technik mit mehr Technik anzugehen. Andere Lösungen wie z.B. Nutzungssperren von Smartphones während der Fahrt sind derzeit gesellschaftspolitisch nicht mehrheitsfähig.

Wir bitten die saarländischen Fahrschulen, dem Thema Ablenkung während der **theoretischen Ausbildung** einen besonderen Stellenwert einzuräumen, um bei der Smartphone - gewöhnten Zielgruppe der jungen Fahrenden das durchaus vorhandene Sicherheits- und Gefahrenbewusstsein in eine Bereitschaft zu überführen, nach diesem Bewusstsein zu handeln.

Ablenkung steigt mit der Länge der zurückgelegten Wege. Ihre Bedeutung für **beruflich viel Fahrende** ist demnach hoch und muss in der **Arbeitssicherheit** noch stärkere Beachtung finden. Wir bitten die saarländischen Unternehmen, ihr Personal im Rahmen der **innerbetrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit** entsprechend zu sensibilisieren.

Mit Sorge sehen wir die zunehmende Nutzung von (ohrumschließenden) **Kopfhörern von zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden** im Straßenverkehr. Die sich hieraus ergebende akustische und mentale Ablenkung ist immens. Besonders bedenklich ist dabei die Kombination eines gesenkten Blicks auf das Display eines technischen Geräts. Die sich hieraus ergebenden Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden, z. B. beim unvermittelten Betreten der Fahrbahn mit herannahenden Fahrzeugen haben im Falle eines Verkehrsunfalles immer schlimmste Auswirkungen für alle Betroffenen. Wir wollen mithilfe von **Verkehrssicherheitskampagnen und -projekten** auf diese besondere Problematik hinweisen. Ziel soll dabei der aufrechte und aufmerksame Blick in die Umgebung sein. Vorschläge, die den gesenkten Blick noch begünstigen (z. B. Bodenampeln für zu Fuß Gehende), lehnen wir ab.

Wir haben die Empfehlungen des 53. Deutschen Verkehrsgerichtstages des Jahres 2015, Arbeitskreis V, und hierzu erstellte Studien, z. B. der UDV, umgesetzt, und die Möglichkeit geschaffen, die „Ablenkung“ als **eigenständiges statistisches Merkmal** (Unfallursache 05 -Ablenkung nach § 23 Abs 1a StVO - und 06 -Ablenkung in anderen Fällen) bei der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme zu erfassen, um auf der Basis einer qualitativen und quantitativen Beschreibung in der jährlichen Verkehrsunfallstatistik gezielte Maßnahmen der Aufklärung und der Überwachung anzusetzen.

Die Vollzugspolizei führt neben ihren Kontrollmaßnahmen als ständige Aufgabe mehrmals im Jahr konzeptionell vorbereitete **Schwerpunktkontrollen zum Thema Ablenkung** durch und beteiligt sich darüber hinaus auch an internationalen Verkehrssicherheitsaktionen im Rahmen des Netzwerkes der europäischen Verkehrspolizeien ROADPOL, um die Einhaltung der Vorschriften zur Vermeidung der Ablenkung im Straßenverkehr zu überwachen.

## V. 2.5 Alkohol, Drogen und Medikamente – Riskanter Rausch

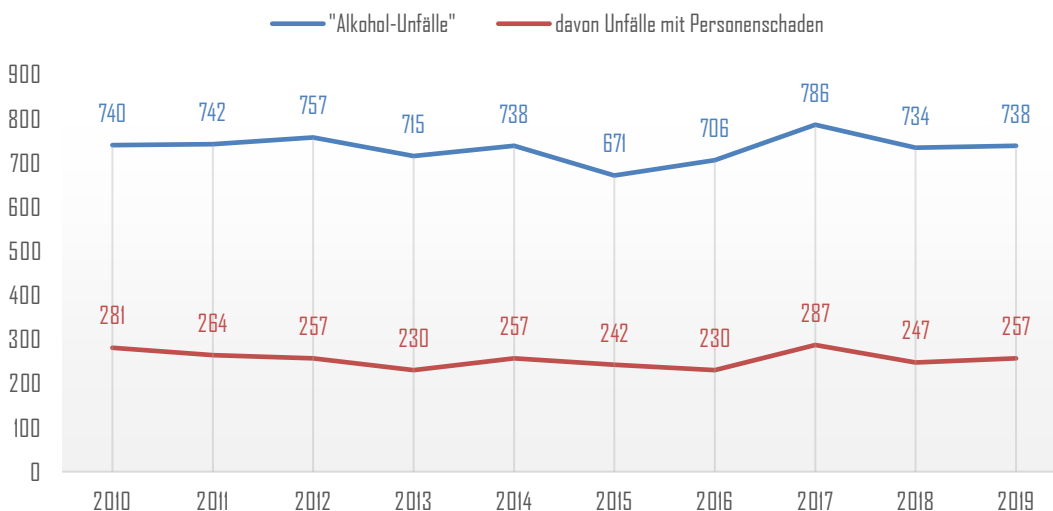
### Um was geht es?

Die Teilnahme am Straßenverkehr, mit dem Fahrzeug oder zu Fuß, verlangt von jedem, dass er seine **Sinne jederzeit beisammen** hat. Ständig wechselnde Verkehrsvorgänge verlangen **beste körperliche und geistige Fähigkeiten**, um diese bewältigen zu können. Es sollte daher selbstverständlich sein, den Konsum von Stoffen zu unterlassen, die das Sehen, Hören, Denken, das Reaktions- und Koordinationsvermögen sowie die **Motorik beeinträchtigen**. Es ist mittlerweile unbestritten, dass Alkohol und illegale Drogen diese massiv beeinflussenden Eigenschaften haben. Im Extremfall kann es zum **völligen Kontrollverlust** über die Bewegungsabläufe kommen. Ermüdungserscheinungen, Selbstüberschätzung, erhöhte Risikobereitschaft und Aggressivität sind weitere gefährliche Wechselwirkungen. Die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) liefert **eindrucksvolle Zahlen zum Unfallrisiko** für alkoholisierte Menschen am Steuer eines Pkw: bereits bei 0,3 Promille verdoppelt sich das Risiko eines Verkehrsunfalls, bei 0,8 Promille liegt das Risiko um das 4,5-Fache über normal und bei 1,5 Promille muss mit einem 16-fach höheren Unfallrisiko gerechnet werden.

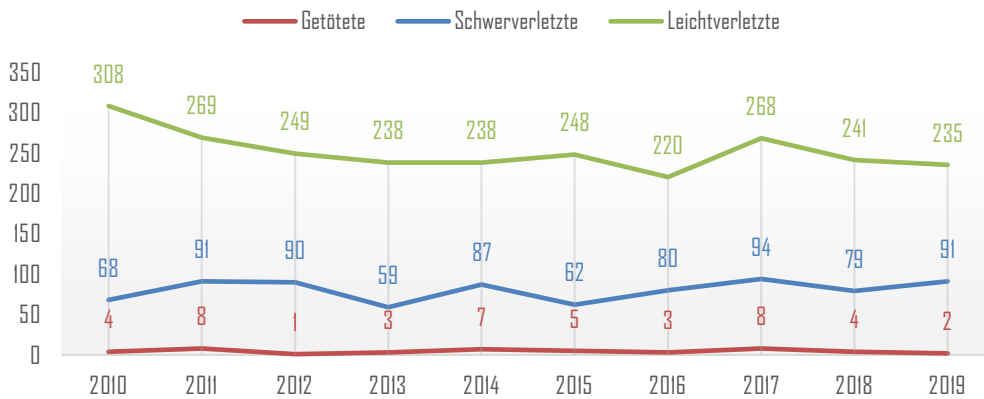
Wenn sich auch die Entwicklung der Alkoholunfälle mit Personenschäden über die Jahrzehnte deutlich verbessert hat, gehört die Ursache Alkohol regelmäßig zu den fünf Hauptunfallursachen der Verkehrsunfälle auf saarländischen Straßen. So starben im Jahre 2019 z. B. zwei Menschen (8 %) wegen alkoholbedingten Verkehrsunfällen, 91 (13%) wurden schwer verletzt.

Schlimmeres muss beim Konsum illegaler Drogen angenommen werden. Bei den Verkehrsunfällen, die durch illegalen Drogenkonsum verursacht werden, ist auf Bundesebene seit Jahren ein sehr gefährlicher Trend zu beobachten. In den Jahren 1991 bis 2018 hat sich in Deutschland die Zahl der Unfälle mit Personenschaden unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel als Alkohol von 434 auf 2.287 Unfälle verfünffacht. Im Saarland stiegen die Zahlen von 2010 bis 2019 um mehr als das dreieinhalbfache. Hierzu zählen auch die medikamentenbedingten Verkehrsunfälle, denn die statistische Einordnung dieser Unfälle erfolgt zusammen mit den Unfällen durch illegale Drogen. Laut Deutschem Verkehrssicherheitsrat belegen medizinische Veröffentlichungen, dass ca. 15 -20 Prozent der zugelassenen Medikamente die Fahrsicherheit beeinträchtigen können.

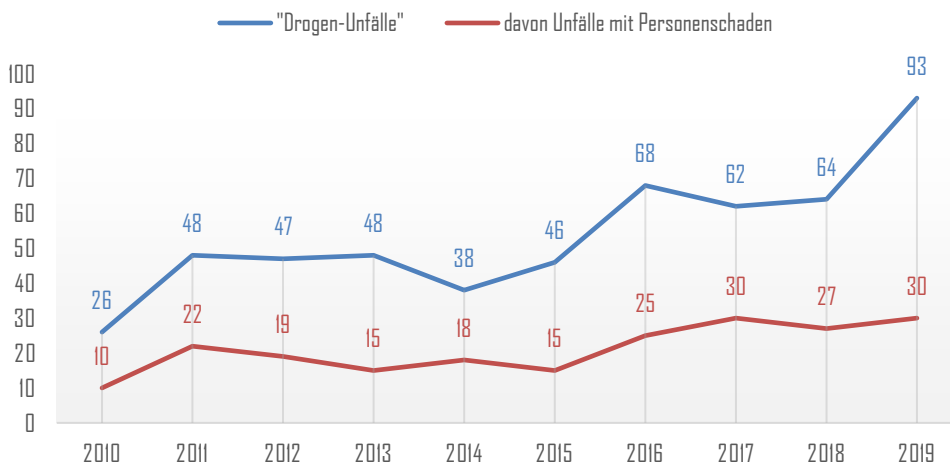
Entwicklung der "Alkohol-Unfälle"  
im Saarland im Zeitraum 2010 - 2019



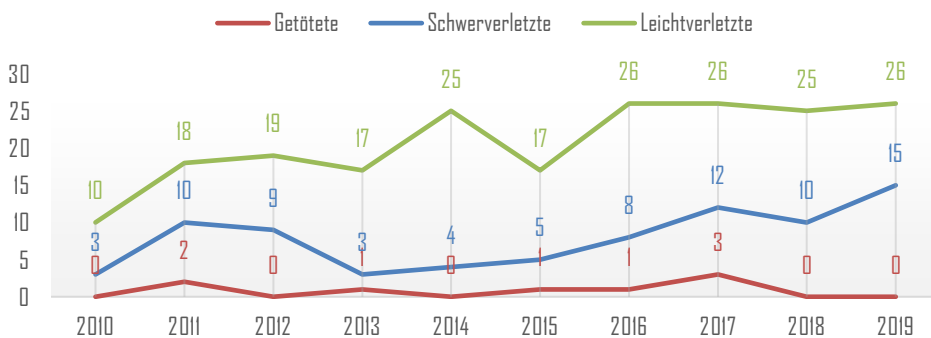
### Entwicklung der Verunglücktenzahlen bei "Alkohol-Unfällen" im Saarland im Zeitraum 2010 - 2019



### Entwicklung der "Drogen-Unfälle" im Saarland im Zeitraum 2010 - 2019



### Entwicklung der Verunglücktenzahlen bei "Drogen-Unfällen" im Saarland im Zeitraum 2010 - 2019



Als Ordnungswidrigkeiten waren beim KBA im Jahre 2019 bundesweit 35.258 Alkoholdelikte und 40.317 Drogenverstöße registriert.



Auch ein Blick in die medizinisch-psychologischen Begutachtungen (MPU) z. B. durch den TÜV Süd im Saarland unterstützt dieses Bild. Wurde im Jahre 2013 noch in 48 Prozent der Fälle wegen Alkoholauffälligkeit und in 14 Prozent wegen Drogen- und Medikamentenauffälligkeit untersucht, lagen diese Werte im Jahre 2018 bei 44 Prozent (Alkohol) bzw. 23 Prozent (Drogen und Medikamente). Diese Zahlen belegen auch, dass die Alkohol- und Drogenuntersuchungen einen Großteil der Untersuchungen ausmachen.

Die Folgen von Alkohol- und Drogenunfällen verlaufen selten glimpflich. Deshalb sieht das **Gesetz hohe Strafen** vor, gefolgt von Fahrverboten oder dem Verlust der Fahrerlaubnis. Ab einer gewissen Qualität werden medizinisch-psychologischen Untersuchungen notwendig. Vor allem junge Männer in der Zielgruppe der 18- bis 34-Jährigen sind für solche Verkehrsunfälle überdurchschnittlich verantwortlich.

Medikamente zur Behandlung von Erkrankungen und Linderung von Beschwerden können die Fahreignung verbessern oder wiederherstellen. Aber selbst wenn Personen verschriebene Medikamente verantwortungsvoll und wie verordnet einnehmen, können Nebenwirkungen zu deutlich erkennbaren Einbußen der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit führen. Das kann insbesondere bei Behandlungsbeginn, Präparatwechsel oder Dosisanpassungen der Fall sein. Der Konsum von Medikamenten, sei es aus medizinischer Notwendigkeit oder zur Verbesserung der sportlichen oder kognitiven Leistungsfähigkeit oder zur Stimmungsaufhellung, kann zu einem erheblichen Verkehrssicherheitsrisiko führen. Eine besondere Rolle spielen in diesem Zusammenhang die Benzodiazepine.

### ***Wie ist es zu bewerten?***

Wenngleich die Zahlen bei den Alkoholunfällen immer noch zu hoch sind, ist es Dank einer Kombination aus Gesetzesänderungen (Promillegrenzen) hohen Strafen, stetigen Kontrollen und einer beharrlichen Öffentlichkeitsarbeit gelungen, viele Menschen zu überzeugen, dass das **Alkoholverbot am Steuer nicht nur beiläufig zu beachten, sondern Alkohol am Steuer zentral zu achten ist**.

Für viele Menschen ist das Fahren unter Alkoholeinfluss kein „Kavaliersdelikt“ mehr. Sie kennen die Promille-Grenzen und die Konsequenzen einer entdeckten Alkoholfahrt mittlerweile sehr gut und trennen „Fahren und Alkoholkonsum“ sehr verantwortlich. Weit **weniger „kultiviert“ sind diese Erkenntnisse beim Fahren unter illegalem Drogeneinfluss**. Daher bedarf es gerade hier noch weiterer Anstrengungen, weil sich gerade diese illegalen Stoffe im Körper weitaus unterschiedlicher und viel unberechenbarer auswirken.

Während sich Alkohol gleichmäßig im Körper abbaut, gilt das für Drogen nicht. Der Abbau bei den meisten Drogen ist abhängig von der Art der Droge, ihrer Konzentration im Blut und einer möglichen Kombination von Stoffen. Jeder Mensch reagiert höchst unterschiedlich. Der Abbau, und damit **das Risiko für den Straßenverkehr, sind somit unkalkulierbar**.

Unterschätzt wird die Problematik **Restalkohol**. Wer am Abend trinkt, ist am Morgen danach nicht unbedingt fahrtüchtig: Restalkohol ist eine häufige Ursache von Unfällen auf dem Arbeitsweg und am Arbeitsplatz. Wer um 1 Uhr nachts 1,0 Promille im Blut hat, liegt bei Fahrtantritt um 6 Uhr morgens noch immer bei etwa 0,5 Promille. Erst gegen etwa 11 Uhr ist der Alkohol vollständig abgebaut.

Bei **illegalen Drogen** ist dies wegen „**Einlagerungseffekten**“ und der **Erschöpfungsphase**, die auf den Rausch folgt, weitaus schwieriger und damit gefährlicher. Durch die Stimulation und den Verbrauch der körpereigenen Reserven fallen Konsumierende nach dem Rausch in ein **Leistungstief**. Der Zeitpunkt des Wechsels von Hochgefühl zu völliger Erschöpfung ist nicht voraussehbar. Schlimmstenfalls besteht eine Wirkung noch nach Tagen.

Man fühlt sich längst wieder „normal“. Tatsächlich ist man jedoch noch beispielsweise in der Reaktions- oder Konzentrationsfähigkeit eingeschränkt. Drogen wirken daher **doppelt gefährlich**: zum Zeitpunkt der Einnahme und wegen verschiedener Entzugsverläufe Tage danach.

Ein besonders wichtiger Grund für die hohe Unfallbeteiligung vor allem männlicher Fahranfänger liegt in der Kombination des Freizeit- und Mobilitätsverhaltens und dem noch nicht ganz so ausgeprägten Sicherheitsbewusstsein. **Junge Erwachsene** nehmen wesentlich häufiger als ältere alkoholische Getränke außerhalb der eigenen Wohnung zu sich, vor allem nachts und an den Wochenenden. Dies setzt Fahrten voraus. Junge Fahrer laufen daher häufiger als ältere **Gefahr, in Trink-Fahr-Konflikte** zu geraten. Wegen der durch die Sozialforschung belegten und bei Verkehrskontrollen bestätigten höheren Drogenaffinität dieser Altersgruppe gilt dies auch für den Konsum illegaler Substanzen.

Die in einigen Medikamenten enthaltenen Benzodiazepine dienen zur Behandlung von Angst und Unruhe. Ihre Wirkung ist aber besonders im Kontext Straßenverkehr kritisch zu bewerten, da Konsumenten die eigene Fahrtüchtigkeit nicht mehr ermessen und Folgewirkungen noch Stunden nach der Einnahme auftreten können. Oft wissen die Kraftfahrzeugführenden nicht einmal, dass sie für sich und andere eine Gefahr darstellen. Mit der vom **Landesinstitut für Präventives Handeln** vermittelten und von der Vollzugspolizei des Saarlandes angewendeten „**Methode der unbeeinflussten Beobachtung**“ ist es möglich, in einem Kommunikations- und Beobachtungsprozess Personen zuverlässig zu entdecken, die missbräuchlich Medikamente konsumiert haben. Ob die auf dem Markt verfügbaren Schnelltestgeräte für polizeiliche Kontrollen geeignet sind, ist derzeit unklar.

### ***Was ist zu tun?***

Alkohol und Straßenverkehr gehören für uns nicht zusammen. Es muss der Grundsatz gelten: „**Wer trinkt, fährt nicht und wer fährt, trinkt nicht!**“ Dies gilt natürlich umso mehr, wenn es um den Konsum von gefährlichen Substanzen geht, die auch aus anderen Gründen verboten und gesellschaftlich hochproblematisch sind.

Mit dem Landesinstitut für präventives Handeln (LPH) beschäftigen wir uns intensiv mit der **Drogenerkennung und der Suchtprävention**. Mit wissenschaftlicher Unterstützung durch das Institut für Rechtsmedizin der Universität des Saarlandes erforschen, erproben, bewerten und entwickeln wir **Methoden der Drogenerkennung** und des Drogenscreenings in Zusammenarbeit mit der Vollzugspolizei. Die gewonnenen Erkenntnisse stellt das LPH der Fachhochschule für Verwaltung - Fachbereich Polizei - zu Ausbildungszwecken sowie der Vollzugspolizei zur verbesserten Drogenerkennung im operativen Dienst zur Verfügung. Auch die Industrie- und Handelskammer des Saarlandes nutzt dieses Wissen zur Erhöhung der betrieblichen Sicherheit in saarländischen Unternehmen.

In Zusammenarbeit mit dem Institut für Rechtsmedizin bildet das LPH mit dem **Konzept „Hinsehen und Handeln – Psychoaktive Beeinflussung erkennen“** Beraterinnen und Berater sowie Multiplikatoren aus und betreut diese. Ziel ist es, Verantwortungsträger aus den Bereichen Vollzugsbehörden, betriebliche Sicherheit und pädagogische Kompetenz zu befähigen, psychoaktive Beeinflussungen bei Menschen zu erkennen und wissenschaftliche Methoden der unbeeinflussten Beobachtung zu erlernen (Erkennen einer Beeinflussung durch psychoaktive Substanzen ohne Zuhilfenahme eines Vortests). Ergänzend dazu werden Schulungsmodulare sowie Informations- und Unterrichtsmaterialien entwickelt und bereitgestellt.

Das vom LPH im Saarland etablierte Projekt **SAARBOB** mit zahlreichen Kooperationspartnern ist für uns ein wichtiger Baustein, um die Unfallzahlen bei der kritischen Zielgruppe der 18 bis 24jährigen zu senken. Durch LPH-Fahrlehrerseminare für die saarländischen Fahrschulen werden Inhalte zum Thema Alkohol/Drogen im Straßenverkehr – orientiert an BOB – für den Fahrschulunterricht durchgeführt. Mit den dezentralen BOB-Teams in den Kommunen und Landkreisen sowie der Vereinbarung von Kooperationen mit Unterstützern/Sponsoren in allen gesellschaftlichen Bereichen wollen wir weiterhin im gesamten Saarland partnerschaftlich und nicht belehrend für mehr Verantwortung bei Fahranfängerinnen und -anfängern werben: Jemand in der Gruppe verzichtet auf

Alkohol damit dieser später die übrigen aus der Gruppe sicher nach Hause fahren kann. Dieses Verhalten wird mit einem alkoholfreien Freigetränk in der sich beteiligenden Gaststätte belohnt. Derzeit gibt es im Saarland ca. 300 so genannte BOB-Lokale, 36 BOB-Jugendzentren und 60 qualifizierte BOB Fahrschulen. Die mit der htwsaar eigens entwickelte App für das Smartphone hilft z.B. beim Finden von BOB-Lokalen und gibt nützliche Tipps. Weitere Informationen finden sich unter [www.saarbob.de](http://www.saarbob.de).

Die unter dem Einfluss von Alkohol und psychoaktiver Substanzen stehenden Verkehrsteilnehmenden stellen einen **nicht zu tolerierenden Gefahrenaspekt** für sich und andere dar. Die saarländische Polizei räumt der Erkennung dieser Stoffe im Straßenverkehr einen unverändert hohen Stellenwert ein. Neben den **täglichen Kontrollen** führen Spezialisten der Verkehrspolizei Sonderkontrollen durch - auch durch Beteiligung an **bundesweiten und internationalen Verkehrssicherheitsaktionen**. Intensiviert werden die Alkohol- und Drogenkontrollen auch zu **bestimmten Jahreszeiten bzw. Anlässen** im Umfeld von relevanten Örtlichkeiten. Beispielhaft zu nennen sind hier Advents- und Weihnachtsveranstaltungen, Faschingsveranstaltungen, Festivals und Großveranstaltungen. Mit einem spezifischen Aus- und Fortbildungsangebot werden Polizeibeamtinnen und -beamte weiterhin qualifiziert, um im täglichen Dienst - unter anderem auch bei der Verkehrsunfallaufnahme - Drogenbeeinflussungen zu erkennen.

Sorge bereitet uns die überdurchschnittliche Beteiligung bei Alkohol- und Drogenunfällen bei den saarländischen Jungerwachsenen. So werden Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater der Vollzugspolizei an die **berufsbildenden Schulen** entsandt, um die Fahranfängerinnen und Fahranfänger für das wichtige Thema Alkoholmissbrauch und Drogenkonsum zu sensibilisieren. Wir unterstützen gemeinsam mit dem ADAC, dem Fahrlehrerverband, der Unfallkasse Saar und Berufsgenossenschaften in diesem Zusammenhang die landesweite „Gemeinschaftsinitiative Verkehrssicherheit JETZT!“, um mittels dieser zielgruppenorientierten Präventionsarbeit auch die hohe Unfallbeteiligung von "Jungen Fahrern" bei Alkohol- und Drogenunfällen deutlich zu mindern.

Wir wollen weiterhin öffentlichkeitswirksam auf die Gefahren von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr aufmerksam machen. Am **Tag der Verkehrssicherheit** bieten vor allem die Fahrsimulatoren des B.A.D.S. (Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr) gute Gelegenheiten, die Folgen von Alkohol- und Drogenbeeinflussungen auf die Fahrsicherheit anschaulich zu erfahren.

Wir beobachten die Diskussion um den Einbau sogen. **elektronischer Alkohol-Wegfahrsperrn** (Alkolocks) in Fahrzeugen genau und werden uns in den Bund-Länder-Gremien positionieren. Auf der Grundlage der Beschlussempfehlung des 57. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2019, Arbeitskreis V, sprechen wir uns für Pilotprojekte in Ergänzung von medizinisch-psychologischen Begutachtungen für alkoholauffällige Kraftfahrende aus, um Fahrten unter Alkoholeinfluss zukünftig zu verhindern.

Das verbesserte Erkennen von Personen, die unter dem Einfluss von Benzodiazepinen am Straßenverkehr teilnehmen, ist für uns von großer Wichtigkeit. Dies setzt zuverlässige und praxistaugliche Schnelltestgeräte zur Überprüfung von Kraftfahrzeug führenden Personen voraus. Dies soll in einem Feldversuch praxisnah erprobt werden. Aus diesem Grund führt das Landesinstitut für Präventives Handeln gemeinsam mit dem rechtsmedizinischen Institut der Universität des Saarlandes sowie der Vollzugspolizei des Saarlandes eine umfassende wissenschaftliche „**Vergleichsstudie von Schnelltestern zur Detektion von Benzodiazepinen im Oralfluid**“ durch.

## V. 2.6 Müdigkeit

### *Um was geht es?*

„**Sekundenschlaf kann tödlich sein**“ - Brennende Augen, häufiges Blinzeln und Gähnen, Tunnelblick während der Fahrt kündigen ein Ruhebedürfnis an. **Müdigkeit am Steuer kann jeden treffen!** Nach einer Umfrage des DVR sind rund 26 Prozent der Fahrer mindestens schon einmal hinter dem Steuer ihres Pkw eingeschlafen. Dies kann tödlich enden. Wer beispielsweise für drei Sekunden einschläft, legt bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h über 80 Meter im Blindflug und damit ohne Kontrolle zurück. In dieser kurzen Zeit können schwere Unfälle verursacht und Menschenleben gefährdet werden. Im Jahr 2019 verunglückten laut statistischem Bundesamt deutschlandweit 3.303 Menschen, bei denen Übermüdung von Kraftfahrzeug Führenden vorlag, 49 Menschen starben und 1.023 wurden schwerverletzt. Die **Dunkelziffer** dürfte deutlich höher liegen, denn diese Unfallursache kann nur dann vermerkt werden, wenn Unfallverursachende dies gegenüber der Polizei selbst angeben oder Zeugen darauf hinweisen.

### *Wie ist es zu bewerten?*

Viele Autofahrerinnen und Autofahrer verkennen die Gefahr von Müdigkeit am Steuer und **überschätzen ihre eigenen Fähigkeiten**. Fast jeder Zweite glaubt, durch Erfahrungen Müdigkeit ausgleichen zu können. Ein Trugschluss: **Einschlafen kann nicht willentlich verhindert werden**. Das Ignorieren des körperlichen Bedürfnisses nach einer Pause kann dramatische Folgen haben. Die schweren Unfälle, bei denen Pkw, Lkw oder Busse ungebremst auf Stauenden rasen oder in den Gegenverkehr geraten, haben ihre Ursache auch vielfach in der Übermüdung des Auffahrenden oder von der Fahrbahn Abkommenden.

Das **Fahrpersonal von Schwerlastfahrzeugen** sollte besonders wachsam sein. Zwar gelten im gewerblichen Personen- und Güterverkehr gesetzliche Lenk- und Ruhezeiten; das Personal sitzt aber lange hinter dem Lenkrad, legt häufig monotone Strecken zurück, hat oft unregelmäßige Schlafzeiten und muss so teilweise mit Langeweile im heftigen Wechsel mit Stress (Ladedruck, Parkdruck, Rampendruck) kämpfen. Dies begünstigt Müdigkeit und die Gefahr des Sekundenschlafs. Um den gesetzlich vorgegebenen Ruhezeiten nachkommen zu können, bedarf es daher auch genügend Stellflächen

**Fahrzeugtechnik** kann helfen, Müdigkeitsunfälle zu vermeiden. Abstands-, Notbrems- und Spurhalteassistenten können bei Unaufmerksamkeit das Auffahren auf ein Stauende oder das Abkommen von der Fahrbahn verhindern. Einige Fahrzeuge der Oberklasse verfügen bereits serienmäßig über **Aufmerksamkeits- und Müdigkeitswarner**. Sie überwachen die Lenkbewegungen, das Spurhaltevermögen, teilweise auch Fahrtdauer, Blinkverhalten und Verhalten der Augen des Fahrenden. Weichen die zu erwartenden Sollwerte der Lenkbewegung und Fahrzeugposition zu stark von den Istwerten ab, wird der Fahrzeuglenkende erst sanft, später immer deutlicher darauf hingewiesen. Mit Blick auf die „Vision Zero“ hat die EU-Kommission im Jahre 2019 beschlossen, dass ab dem Jahre 2022 alle neuen Pkw, Lkw und Busse mit einer **Aufmerksamkeits- und Müdigkeitswarnung (DDAW)** ausgestattet werden müssen.

**Fahrbahnmarkierungen** leisten einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Eine profilierte Markierung des Fahrbahnrandes oder der Fahrbahnmitte verursacht ein Reifengeräusch und eine Vibration. Sie gibt den Fahrzeugführenden eine Rückmeldung und warnt vor der Gefahr des Abkommens von der Fahrbahn oder der Fahrspur. Bei allen Licht- und Witterungsbedingungen sind gut sichtbare Fahrbahnmarkierungen zudem maßgebliche Voraussetzung für die Funktion von Spurhalteassistenten.

## ***Was ist zu tun?***

Wir begrüßen die **Kampagne des DVR „Vorsicht Sekundenschlaf“** und unterstützen diese durch Sicherheitshinweise über die Medien insbesondere vor Beginn der Ferienreisezeit sowie im Rahmen des „Tags der Verkehrssicherheit“.

Wir appellieren an jeden **Einzelnen**, sich insbesondere vor Antritt von **längeren Fahrten**, vorzubereiten durch

- ausreichenden Schlaf zur Erhöhung der Konzentration und des Reaktionsvermögens.
- Einplanen von ausreichenden Zeitpuffern. u. U. mit Zwischenübernachtungen.
- richtige Deutung der Körpersignale nach Ruhebedürfnis.
- sofortiges Anhalten, wenn sich erste Anzeichen von Müdigkeit einstellen.
- aktive Pausen spätestens alle zwei Stunden.
- 

### ***Eine Pause hat noch niemanden umgebracht – Müdigkeit schon!***

Wir appellieren an die **Transportunternehmen**, möglichst **realistische**, also am zeitlichen Fahraufwand und an möglichen Stauprognosen orientierte **Routen- oder Zustellungsplanungen** zu disponieren, damit gesetzlich vorgeschriebene Ruhezeiten für ausreichenden Schlaf und erholsame Pausen eingehalten werden können. Durch Übermüdung verursachte Unfälle bedeuten für die Unternehmen Personal- und Fuhrparkausfälle sowie Beeinträchtigungen der unternehmerischen Ziele.

Die Vollzugspolizei wird im Rahmen ihres Verkehrsüberwachungsauftrages die **Sozialvorschriften für den gewerblichen Personen- und Güterverkehr** als ständige Aufgabe oder im Rahmen von Schwerpunktkontrollen überwachen.

Im Rahmen unserer Bund-Länder-Gremienarbeit werden wir uns dafür einsetzen, dass vor allem auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen durch das Fernstraßenbundesamt und die Autobahn GmbH die **Stellflächensituation** im Rahmen des Möglichen stetig verbessert wird.

**Fahrbahnmarkierungen** sind kein nebensächliches Detail, sondern wesentliches Element für mehr Verkehrssicherheit. Sie sind Verkehrszeichen und müssen durch die saarländischen Straßenverkehrsbehörden angeordnet werden. Als zuständiger **Straßenbaulastträger** auf Bundes- und Landstraßen möchten wir über die **örtlichen Unfallkommissionen** gemeinsam durch das Aufbringen von profilierten Markierungen dem Problem des Abkommens von der Fahrbahn oder der Fahrspur – oft auch bedingt durch Übermüdung – entgegenzutreten, wo immer das angezeigt und machbar ist. Wir sehen gerade darin das **Prinzip der fehlerverzeihenden Straße** erfüllt.

Auch wenn **Fahrerassistenzsysteme** die Fahrzeugführenden nicht wachhalten können, haben sie doch eine wichtige **Frühwarnfunktion**, um Müdigkeitsunfälle zu verhindern. Wir werden uns weiterhin in den Bund-Länder-Gremien dafür einsetzen, dass diese Systeme verbessert werden und vor allem den **Fahrzeugen aller Klassen serienmäßig** zur Verfügung stehen. Insofern begrüßen wir die überarbeitete EU-Verordnung für mehr Kraftfahrzeugsicherheit des Jahres 2019, wonach ab dem Jahre 2022 alle Kraftfahrzeuge u.a. mit einem Müdigkeitserkennungs-Aufmerksamkeitswarnsystem sowie Pkw und Lieferwagen mit Notbrems- und Spurhaltesystemen ausgestattet sein müssen. Ihr technisches Potenzial ist ständig zu optimieren.

## V. 2.7 Jahreszeitliche und witterungsbedingte Risiken im Straßenverkehr

### *Um was geht es?*

Gerade in der dunkleren **Jahreszeit** im Herbst und Winter gilt es, im Straßenverkehr besonders aufmerksam zu sein. **Sichtbehinderungen** durch Nebel, Regen oder Schnee, **Fahrbahnglätte**, instabile Fahrzustände durch **Seitenwind** und starke Windböen sowie Blendung durch die tiefstehende Sonne sind besondere Gefahren.

Zu den Auswirkungen des Wetters gehört auch sein Einfluss auf unser Wohlbefinden und unsere körperliche und geistige Leistungsfähigkeit, zum Beispiel bei hohen Temperaturen oder bei schnellen Wetterumschwüngen.

### *Wie ist es zu bewerten?*

Durch **Sichtbehinderungen** werden Fahrzeuge oder Personen übersehen oder der Fahrbahnverlauf kann nicht rechtzeitig genug erkannt werden. **Seitenwind** kann dazu führen, dass Fahrzeuge aus der Fahrspur geraten, möglicherweise mit anderen zusammenstoßen oder - je nach Reaktion der Fahrenden - ausbrechen oder gar umkippen können. **Fahrbahnglätte** beeinträchtigt die Fahrstabilität, insbesondere bei Kurvenfahrten und verlängert die Bremswege, sodass das Fahrzeug von der Fahrbahn abkommen oder nicht mehr rechtzeitig abgebremst werden kann. Winterliche Fahrbahnverhältnisse machen nicht nur dem motorisierten Verkehr, sondern auch dem aufwachsenden Alltagsradverkehr Probleme, der zunehmend ganzjährig unterwegs ist.

**Fahrerassistenzsysteme** wie ESP und ABS können bei diesen Bedingungen den Fahrenden unterstützen. Die Gesetze der Fahrphysik lassen sich jedoch nicht aushebeln: Wo aber kein „Grip“ mehr vorhanden ist, gerät auch das beste technische System an seine Grenzen.

Rund zwei Drittel aller Erwerbstätigen pendeln mit dem PKW in den kritischen Morgen- und Abendstunden zur und von der Arbeit. *Wind und Wetter sind dabei wesentliche Unfallfaktoren.* Es ist davon auszugehen, dass der Einfluss des Wetters auf das Unfallgeschehen erheblich umfangreicher ist, als es in der Unfallstatistik ausgewiesen wird.

Übersteigen die Temperaturen in Fahrzeugen das als angenehm empfundene Maß, können Wachsamkeit, Aufmerksamkeit, Informationsaufnahme und Informationsverarbeitung nachlassen. Reaktionszeiten verlängern sich, und man ermüdet schneller. Fitness und Ausdauer nehmen ab, Ungeduld und Aggressivität nehmen zu und Fahrfehler häufen sich.

### *Was ist zu tun?*

Widrige Witterungsbedingungen lassen sich durch **persönliches Engagement jedes Einzelnen** meistern. Wir empfehlen

- eine gute **persönliche Vorbereitung** (ausreichend Schlaf, vernünftige Zeitplanung, Auswertung des Wetterberichts, ist die Fahrt zwingend notwendig)
- **angepasste Geschwindigkeit** (die erlaubten Geschwindigkeiten gelten immer nur unter den günstigsten Umständen), **größerer Abstand, erhöhte Aufmerksamkeit**
- **Wartung und Kontrolle der Betriebs- und Verkehrssicherheit des Fahrzeugs**
  - Reifenprofil und Reifenluftdruck, Winterreifen
  - die Funktionsfähigkeit und Sauberkeit der Beleuchtungseinrichtungen,
  - der Zustand der Scheibenwischerblätter
  - die Prüfung des Füllstands der Scheibenwaschanlage (im Winter mit Frostschutz)
  - Funktion der Klima- und Lüftungsanlage
  - Regelmäßige Reinigung der Scheiben von außen und innen

Wir empfehlen in diesem Zusammenhang auch die Sicherheitsempfehlungen des DVR auf [www.risiko-check-wetter.de](http://www.risiko-check-wetter.de).

**Winterreifen** sind mittlerweile für die meisten mehrspurigen Fahrzeuge Pflicht. Sie gilt allerdings **situativ**, d.h. Winterreifen sind nur dann zwingend, wenn die Witterungsverhältnisse es erforderlich machen. Wir erinnern die Saarländerinnen und Saarländer im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit an diese Pflicht. Wir geben Sicherheitshinweise und empfehlen, sich an die „**O bis O- Regel**“ zu halten. Sie bedeutet, dass Winterreifen von Oktober bis Ostern durchgängig aufgezogen werden sollten. Sie verhindert, bei plötzlichen Wetterumschwüngen auf dem falschen Reifen erwischt zu werden.

Der **Winterstreudienst** ist ein wichtiger Bestandteil der staatlichen Verkehrssicherungspflicht und soll je nach Bedeutung der Straße für eine hohe Verkehrssicherheit und angemessene Leistungsfähigkeit sorgen. Sie liegt in der Verantwortung des Straßenbaulastträgers. Durch vorausschauende Mittelbeschaffung, rechtzeitige technische Vorrüstungen und flexiblen Personaleinsatz beim Landesbetrieb für Straßenbau sowie den Städten und Gemeinden erfüllen wir die wichtige Aufgabe, um kritische Witterungsbedingungen auf saarländischen Straßen zu allen Tages- und Nachtzeiten abzumildern.

Die Förderung einer **ganzjährigen Nutzung des Fahrrades** und die Verbesserung der Verkehrssicherheit in den Wintermonaten ist für uns ein wichtiger Baustein der saarländischen Radverkehrsförderung. Für den Winterdienst im klassifizierten Straßennetz in Verantwortung der Straßenbaulast des Landes erarbeiten wir ein Konzept, um zukünftig auch gezielt wichtige Radwegeverbindungen im Zuständigkeitsbereich des Landes in den Winterdienst einzubeziehen.

Eine einwandfrei **funktionierende Fahrzeugbeleuchtung** ist bei schlechten Witterungsverhältnissen ein maßgeblicher Sicherheitsfaktor. Das Saarland schneidet seit einiger Zeit in der jährlich veröffentlichten "**Licht-Test- Mängelstatistik**" im bundesweiten Vergleich nicht gut ab. Wir bitten die Saarländerinnen und Saarländer, mit einer **korrekt eingestellten und funktionierenden Beleuchtung** des eigenen Fahrzeugs einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr zu leisten und den **kostenlosen jährlichen Service der Aktion Lichttest** des Zentralverbands des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes sowie der Deutschen Verkehrswacht zu nutzen. [www.licht-test.de](http://www.licht-test.de). ([s.a. Kapitel V.3.5 Erhöhung der Sichtbarkeit](#))

## V. 2.8 Ladungssicherung

### *Um was geht es?*

Wir hören es täglich im Radio: **Warmmeldungen** vor Brettern, Paletten, Kisten, Fahrrädern und selbst Kühlschränken, die auf den Straßen liegen, und die jemand beim **Transport verloren** hat. So lauern auf zahlreichen Ladeflächen und unter vielen Planen **Gefahren, die nicht immer Ernst genommen werden**, denn in fast allen Fällen ist die fehlende oder mangelnde Sicherung der Ladung die Ursache für das Herabfallen des Transportgutes. **Herabgefallene verlorene Ladung** sorgt nahezu jeden Tag für gefährliche Situationen auf den Straßen. Pro Jahr ereignen sich in Deutschland zahlreiche **schwere Unfälle**. So verunglückten allein in 2019 727 Menschen, vier wurden getötet und 117 schwerverletzt.

Laut einer Erhebung des Gesamtverbands der Versicherungswirtschaft (GDV) sind in Deutschland rund **70 Prozent aller Lkw-Ladungen nicht oder nur unzureichend gesichert**. Jeder fünfte Unfall im Schwerlastverkehr sei auf mangelhafte Ladungssicherung zurückzuführen, melden die Versicherer.

Die Pflicht zur Ladungssicherung trifft längst nicht nur die **professionellen Spediteure** im gewerblichen Güterverkehr, Handwerksbetriebe oder Paketzusteller. Sie gilt auch für alle **Fahrten im privaten Bereich**. Ob es nun die Hinfahrt zum Wertstoffhof oder die Rückfahrt vom Baumarkt, Möbelmarkt oder Elektronikmarkt ist – die Vorschriften der Ladungssicherung gelten auch für diese Fahrten. Nach einer Erhebung der Automobilclub Europa (ACE) an **Baumärkten, Möbelhäusern und Einkaufszentren** war fast in jedem zweiten von insgesamt rund 15.000 kontrollierten Autos die **Ladung nicht richtig gesichert**.

Auch das korrekte Verstauen des Urlaubsgepäckes, der Transport des Weihnachtsbaums, aber auch des Haustieres darf an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben. Vor allem im **Fahrzeuginnenraum** können Gegenstände für die Insassen lebensgefährlich werden. Bei einem Auffahrunfall von 50 km/h können sie das 40fache des Eigengewichts entwickeln. Ein 15 kg schwerer Koffer entwickelt die **Aufprallwucht** von mehr als einer halben Tonne. Ein Regenschirm erreicht ein Aufprallgewicht von 25 Kilogramm, und selbst das Smartphone kann die Insassen beim Unfall mit einer Aufprallwucht von sechs bis sieben Kilogramm treffen.

Im Falle eines Verkehrsunfalles treffen die (ordnungs- und haftungsrechtlichen) Verbindlichkeiten stets denjenigen, der für die Verladung verantwortlich ist, sowohl im gewerblichen als auch im privaten Bereich. Im gewerblichen Sektor sind dies nicht nur der Fahrer oder die Fahrerin; es können Personen der gesamten Logistik-Kette sein.

### *Wie ist es zu bewerten?*

**Das richtige Beladen eines Fahrzeuges ist anspruchsvoll.** Zu berücksichtigen sind tatsächliche und zulässige Gesamtgewichte, Achs- und Anhängelasten ebenso wie Längen des Fahrzeugs und dessen Fahrzeugumrisse. Ladung einschließlich Geräten zur Ladungssicherung sowie Ladeeinrichtungen sind so zu verstauen und zu sichern, dass sie selbst bei Vollbremsung oder plötzlicher Ausweichbewegung **nicht verrutschen, umfallen, umherrollen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen** können.

**Fahrgeschwindigkeiten** sind je nach Ladegut auf Straßen- und Verkehrsverhältnisse sowie auf die Fahreigenschaften des Fahrzeugs abzustimmen. Es herrscht immer noch die weit verbreitete Auffassung, dass eine schwere Ladung allein durch das eigene Gewicht gesichert ist. Bei einer Fahrt wirken aber vielfältige physikalische Bewegungskräfte durch Bremsen, Beschleunigen, Kurvenfahrten oder Fahrten auf unebenen Strecken. All dies muss bei der Transportsicherung beachtet werden. Ungenügend oder falsch angebrachte sowie fehlende Ladungssicherung kann zu einer **Ladungsverschiebung** oder zum **Ladungsverlust** führen. Schlimmstenfalls kommt es zu einem Unfall des Transportfahrzeugs oder zu einem Folgeschaden bei einem unbeteiligten Dritten.



Der Gesetzgeber fordert für den **gewerblichen Güterverkehr**, dass die **Ladungssicherung** nach **anerkannten Regeln der Technik** erfolgen muss. Dies sind für Deutschland die VDI-Richtlinien der Serie 2700 „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen“ und für den internationalen Kraftfahrzeugverkehr die europäische Normenserie DIN EN 12195-1-4. Sie enthalten Hinweise, Regeln für Verantwortlichkeiten und einheitliche Ausbildungsstandards im Zusammenhang mit einer sachgerechten Ladungssicherung im Straßenverkehr und sind damit für die Straßenverkehrssicherheit entscheidend. Im gewerblichen Sektor werden die angehenden **Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer** im Rahmen der **Berufskraftfahrerqualifikation** in einem eigenen Modul 5 „Ladungssicherung“ geschult und weitergebildet. **Fahrschulen** machen sie neben den Fortbildungsangeboten bei ihrer **Ausbildung des angehenden Fahremachwuchses** im privaten Bereich ebenfalls zur Grundlage. Den Unternehmensverantwortlichen im gewerblichen Güterverkehr, der Handwerkerbetriebe, der Paketzustelldienste u. ä. obliegt eine doppelte Verantwortung: Neben den Aspekten der Verkehrsunfallverhütung im Außenverhältnis muss auch gegenüber dem Personal eine besondere Verantwortung aus Gründen des **Arbeits- und Gesundheitsschutzes** sowie der professionellen Berufsausübung entgegengebracht werden.

Die stetige Zunahme des Schwerlastverkehrs hinterlässt seine Spuren bei der **Straßenverkehrsinfrastruktur**. Falsche Beladungen in Form von Überladungen dieser Fahrzeuge verschärfen das Problem zusätzlich und wirken sich kritisch auf Fahrbahnbeläge, Entwässerungsanlagen oder Brückenstatik aus. Baustellen durch langwierige und kostspielige Instandsetzungsmaßnahmen, Verkehrsumleitungen und Vollsperrungen beeinträchtigen sensible Verkehrsabläufe in erheblichem Maße und haben Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

### ***Was ist zu tun?***

Spätestens seit der EU-Osterweiterung ist auch das Saarland wegen seiner zentralen europäischen Lage im Dreiländereck zu einem wichtigen Transitland des gewerblichen Güterverkehrs geworden. Wir setzen uns in den Bund-Länder-Gremien weiterhin für eine **Harmonisierung und Fortschreibung der Standards nationaler und europäischer Richtlinien für mehr Ladungssicherheit ein**. Der **Überwachung der Einhaltung von Ladungsvorschriften** messen wir hohe Bedeutung bei. Für diese anspruchsvolle Aufgabe bedarf es Kenntnisse über physikalische Zusammenhänge, Kompetenzen in der Einschätzung einer Nutzfahrzeugbeladung, Lastverteilung, Ladungssicherungsmaßnahmen, Rechtsvorschriften, Rechtsprechung, Beweisführung und Dokumentation.

Im Rahmen der Länderkooperation Hessen, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und dem Saarland werden wir auch weiterhin **Kontrollkräfte** der Saarländischen Vollzugspolizei in speziellen Ausbildungseinrichtungen in Rheinland-Pfalz und Hessen zum Thema Ladungssicherung qualifizieren lassen, um dieser wichtigen Aufgabe kompetent nachkommen zu können. Mit den speziell geschulten Kräften der Saarländischen Verkehrspolizei für die Kontrolle **des Schwerlastverkehrs** werden wir die Einhaltung der Ladungsvorschriften als ständige Aufgabe oder mit Sonderkontrollaktionen überwachen.

Wir bitten die saarländischen Unternehmen, bei denen aus gewerblichen Gründen **Güter und Arbeitsmaterialien** befördert werden müssen, neben den erforderlichen Berufskraftfahrerqualifikationen alle drei Jahre **betriebsinterne Schulungen zur Ladungssicherung** durchzuführen. Hierzu sollen besonders geeignete Personen mit den Aufgaben und Bestimmungen der Ladungssicherheit betraut werden. Orientierung hierzu bieten die **Richtlinien „VDI 2700, Blatt 5 – Ladungssicherheit im QM-System“**.

Die **Betreiber von Baumärkten, Möbelmärkten u.ä.** bitten wir im Rahmen von Kundeninformationen auf das richtige Beladen von privaten Fahrzeugen hinzuweisen und Kunden bei Bedarf zu beraten. Hierzu wird Sachkunde notwendig, deren Aneignung ausgewähltem Personal ermöglicht werden sollte. Hilfreich ist auch die exakte Gewichtsangabe auf den Lieferpapieren, damit auch Privatkunden schnell und sicher erkennen können, ob sie sich noch im Bereich der zulässigen Nutzlast ihres Fahrzeuges oder Anhängers bewegen.

Gemeinsam mit Kooperationspartnern, z. B. dem Landesverband Verkehrsgewerbe Saar (LVS) und dem ADAC Saar wollen wir **öffentlichkeitswirksam für die Wichtigkeit der Ladungssicherheit** werben. Dies geschieht z. B. im Rahmen des „**Tags der Verkehrssicherheit**“. Die Saarländische Polizei wird mit ihren Verkehrssicherheitsberaterinnen und -beratern punktuell, z. B. an Baumärkten, Kundinnen und Kunden über das richtige Beladen von Pkw und Anhängern informieren.

Wenn Familien in den Urlaub fahren, wird es meistens hektisch. Es muss an vieles gedacht werden und meistens im letzten Augenblick vor der Abfahrt. Wir bitten alle Saarländerinnen und Saarländer, bei der **Beladung des Urlaubsgepäcks** zur eigenen Sicherheit sorgfältig vorzugehen, um im Falle einer Vollbremsung ungesicherte Gegenstände nicht zu Wurfgeschossen werden zu lassen. Ein Ladungssicherungsnetz kann hier wertvolle Hilfe leisten. Im Rahmen unserer **Öffentlichkeitsarbeit** werden wir rechtzeitig zur Reisezeit nützliche Tipps veröffentlichen, damit die Fahrt in den Urlaub sicher erfolgen kann. Mit Blick auf die zunehmende Nutzung von Wohnmobilen, empfehlen wir, spezielle Fahrsicherheitstrainings, z. B. beim ADAC, zu nutzen.

Überladene Fahrzeuge, vor allem im Schwerlastverkehr, können die Stand- und Verkehrssicherheit gerade von Brückenbauwerken erheblich beeinträchtigen. Zum Schutz dieser wichtigen Infrastruktur besteht beim Landesbetrieb für Straßenbau für die frühzeitige Erkennung von Mängeln ein engmaschiges Überwachungsnetz (s.a. Kapitel VI – Verkehrsverhältnisse – Straßenbetriebsdienst).

## V.3 Besondere Themen Verkehrsverhalten

### V. 3.1 Verkehrsklima

#### *Um was geht es?*

Das Leben mit all seinen Verpflichtungen ist **hektisch und emotional**. Um unseren Aufgaben und Terminen gerecht zu werden, müssen wir öffentliche Straßen und Wege nutzen. So ist es naheliegend, dass **Hektik und Emotionen sich im öffentlichen Straßenverkehr** wiederfinden. Immer mehr wollen immer schneller möglichst ungehindert von A nach B kommen. Andere werden so schnell zu Rivalen oder Störfaktoren, die man durch **Drängeln, Schneiden oder Rasen** gerne mal diszipliniert, begleitende Gesten mit Fingern, Händen und Fäusten inklusive. Die **Grenzen des sozial Angemessenen** werden dann überschritten, wenn Verhaltensweisen **rücksichtslos, aggressiv, mitunter hochgefährlich und kriminell** werden, insbesondere, wenn Ärger, Frust, Wut oder Sensationslust bewusst ausgelebt werden. Dies beginnt mit der Missachtung der einfachen Verkehrsregeln wie z. B. die Wahl der richtigen Geschwindigkeit, die Beachtung der Vorfahrt, des richtigen Abstands und der roten Ampel und endet in Straftatbeständen, wie z. B. Straßenverkehrgefährdungen, Nötigungen und verbotenen Kraftfahrzeugrennen. Die emotionale Bandbreite reicht von einfacher Anspannung bis hin zur Anwendung von Gewalt. Bemerkenswert scheint auch der Befund der aktuellen **Verkehrsklimastudie der Unfallforschung der Versicherer (UDV)**, wonach Fehler prinzipiell immer bei dem Anderen gesehen werden, während sich die meisten selbst ein gutes „Verkehrsergebnis“ ausstellen.

In einer **Umfrage** (Statista, Yougov, 2018), was im Straßenverkehr am meisten stört, setzten die Befragten **rücksichtslose Autofahrer und Radfahrer, Gaffer und Raser auf die ersten vier Plätze**. Gibt es tatsächlich mehr **Pöbler, Drängler und Ungeduldige** auf den Straßen? Liegen die Nerven von vielen Menschen im Straßenverkehr bloß? Ist der Straßenverkehr ein Spiegelbild unserer Gesellschaft oder der letzte Freiraum, um gewisse Neigungen auszuleben? Die seit Jahren ansteigende Zahl von Verkehrsunfällen spricht zumindest nicht gegen diese These. Allerdings führen emotionale Übergriffe nicht immer zu einem Verkehrsunfall. Sie lassen das **Verkehrsklima allerdings rauer** werden. Es droht die Gefahr, dass sich bestimmte **Verhaltensweisen verfestigen und Hemmschwellen sinken**. Ein Zustand, der schwer zu kontrollieren und noch schwerer statistisch zu erfassen ist. So sind sich Verkehrsrichter, Psychologen und Verkehrsverbände durchaus einig, dass es im Straßenverkehr gefährlicher geworden ist. **Das notwendige Miteinander droht sich in ein Klima der Konfrontation, des Egoismus und des Verschaffens des eigenen Vorteils zu wandeln**. Nach der Verkehrsklimastudie der UDV gaben alle Befragten an, schon einmal aggressives Verhalten im Straßenverkehr beobachtet zu haben, 55 Prozent gaben sogar an, dies oft bis sehr oft zu beobachten.

#### *Wie ist es zu bewerten?*

Den typischen Verkehrsrowdy gibt es nicht. Es geht quer durch alle Bevölkerungsschichten. Jüngere sind etwas häufiger Täter als Ältere, Männer sind eher aggressiv als Frauen. **Zwei größere Gruppen von Aggressionstypen** stellen Psychologen bei ihren Untersuchungen fest: die **einen sind in der jeweiligen Situation emotional** aus unterschiedlichsten Gründen beteiligt, was sich auf das Verkehrsverhalten in dem Moment gerade auswirkt. Es schwillt einem der Kamm, wie es umgangssprachlich heißt. **Die anderen nehmen eher generell das bewusste Gefährden anderer aus egoistischen Gründen in Kauf**, sobald sie hinter dem Steuer sitzen. Für sie ist das Fahrzeug ein Werkzeug, um sich Vorteile zu verschaffen. Durch Drängeln und Rasen geben sie zu verstehen, dass ihnen und ihrem Fahrzeug mehr Raum zusteht, den sie erobern möchten. Der Verkehrspsychologe Prof. Schlag spricht von Territorialverhalten. Nicht selten fahren solche Menschen so, wie sie leben.

Untersuchungen zu menschlichem Verhalten haben stets eine sehr stark subjektive Komponente. Diese „weichen“ **Indikatoren beruhen auf harten Fakten**:

So werden die **Straßen immer voller**. Zum 01.01.2020 erreichten die **Fahrzeugzulassungen** mit insgesamt 65,8 Millionen Kraftfahrzeugen einen **neuen Höchststand**. Der **ADAC** verkündet jedes Jahr **neue Staurekorde**. Im Jahre 2019 bildeten sich auf Deutschlands Autobahnen rund **708.500 Staus mit einer Gesamtlänge von rund 1.423.000 Kilometern**. Die **Gesamtdauer der gemeldeten Störungen betrug ca. 521.000 Stunden**. Jeden Tag bildet sich auf Deutschlands Straßen eine knapp 4.000 km lange Blechlawine. Anwachsende Pendlerströme konzentrieren sich auf die ohnehin stark beanspruchten Ballungsgebiete. Es sind diese **Rahmenbedingungen, die ein gelassenes Miteinander nicht gerade fördern**.

Moderne Fahrzeugtechnik entspannt diese Situation nur bedingt. So sind **gebrauchte hochmotorisierte Fahrzeuge** schon recht günstig zu haben. Selbst kleine Autos beschleunigen mittlerweile in wenigen Sekunden auf 100 km/h und erreichen hohe Endgeschwindigkeiten. Viele Pkw wiegen inzwischen zwei Tonnen und geben ein Gefühl der **anonymen Umpanzerung**.

Aber auch **elektrisch unterstützte Fahrräder (Pedelecs)** beschleunigen stark und halten hohe Geschwindigkeiten über eine lange Zeit. Konflikte auf Radwegen mit konventionellen Rad Fahrenden, mit zu Fuß Gehenden aber auch mit Kfz Fahrenden, die die Geschwindigkeit (vor allem von S-Pedelecs) unterschätzen, sind vorprogrammiert.

### ***Was ist zu tun?***

Ein sicherer Straßenverkehr kann nur gelingen, wenn das Verhalten eines Jeden von **ständiger Vorsicht und gegenseitiger Rücksichtnahme** geprägt ist. Wir appellieren daher an alle, gerade im Straßenverkehr einen **fairen und partnerschaftlichen Umgang** miteinander zu pflegen. Für uns ist das die Grundvoraussetzung für einen sicheren Straßenverkehr. „**Kleinkriege**“ **zwischen Einzelnen** sind nicht nur für diejenigen gefährlich, die meinen, „Hahnenkämpfe“ austragen zu müssen. Häufig leiden auch unbeteiligte Dritte massiv unter den gefährlichen Fahrmanövern. Dabei darf Gleiches nicht mit Gleichem vergolten werden. So sollte z. B. der Drängler nicht ausgebremst oder durch Antippen der Bremsleuchte diszipliniert werden. **Schlechte Vorbilder sollten keine schlechten Nachahmer erzeugen**. Im Rahmen unserer **Öffentlichkeitsarbeit und zielgruppenorientierten Kampagnen** wollen wir uns gemeinsam mit den Verkehrsverbänden immer wieder für Fairness im Straßenverkehr einsetzen. Besonders möchten wir auf die Internetplattform [www.risiko-check-emotionen.de](http://www.risiko-check-emotionen.de) der Berufsgenossenschaften, Unfallkassen und des Deutschen Verkehrssicherheitsrats verweisen, die für ein **erhöhtes Risikobewusstsein bei intensiven Emotionen im Straßenverkehr** werben.

Ein wichtiger Weg, für mehr Gelassenheit und Rücksichtnahme und Respekt im Straßenverkehr zu werben, ist die **zielorientierte Öffentlichkeitsarbeit**. Hierzu entwickeln wir **eigene Kampagnen** (z. B. **Gafferkampagne**, s.a. Kapitel V.2. Verhalten am Unfallort). Als **Mitglied am Runden Tisch der Länder im DVR** greifen wir auch auf die dort vorbereiteten Initiativen, zur Verfügung gestellten Materialien und angebotenen Unterstützungen gerne zurück. Die **22 Plakatwände** an den saarländischen Bundes- und Landstraßen mit entsprechenden Sicherheitsbotschaften und **21 Banner an Autobahnbrücken zur Erinnerung an die Rettungsgasse** sind sichtbarer Ausdruck hierfür. Auch am **Tag der Verkehrssicherheit** werben wir mit besonderen Angeboten und Sicherheitsbotschaften für **Rücksichtnahme, Toleranz und mehr Regelakzeptanz** im Straßenverkehr.

Wir bitten die saarländischen Fahrschulen, in ihrem **theoretischen und fahrpraktischen Unterricht** Hinweise zur **sozialen Kompetenz, zum Risikofaktor Mensch sowie Auswirkungen von Emotionen** auf das Fahrverhalten im Sinne des § 1 StVO zu geben.

Dabei sollte es auch darum gehen, die Perspektive der jeweils anderen Verkehrsteilnehmenden zu beleuchten und darzustellen.

In den **Jugendverkehrsschulen sowie im vorbereitenden Unterricht der Grundschulen** sollen den Kindern die **Werte der Fairness und des Verantwortungsbewusstseins im Straßenverkehr** vermittelt werden. Entscheidend ist hierbei auch, dass Eltern durch das eigene Verhalten im Straßenverkehr **positives Vorbild** sind.

Wer sich **bewusst über Regeln hinwegsetzt**, unbelehrbar ist oder glaubt, Vorteile gegenüber anderen zu haben, muss mit Konsequenzen rechnen, insbesondere dann, wenn andere gefährdet werden. Drängeln, verkehrswidriges Überholen, Rasen und sonstige aggressive Verhaltensweisen im Straßenverkehr werden von der Vollzugspolizei **konsequent und effizient verfolgt**. Hierbei kommen **moderne Einsatzmittel** auf dem aktuellen Stand der Verkehrsüberwachungstechnik zum Einsatz, um damit **Aggressionsdelikte** feststellen und in der Folge beweissicher sanktionieren zu können. Leistungsstarke und hochwertige Zivilfahrzeuge - ausgestattet mit modernen Videonachfahrssystemen - tragen dazu bei, dass die polizeilichen Einsatzkräfte auch in Fällen hoher Fahrgeschwindigkeiten delinquentes Verhalten verfolgen, ahnden und beweissicher dokumentieren können.

Die **Reformierung des Punktesystems im Fahreignungsregister (FAER)** verfolgt einen Gefährdungsansatz und soll mit seinem neuen Fahreignungsbewertungssystem zu einem sicheren Verkehrsverhalten motivieren. Wir begrüßen den **dreistufigen Maßnahmenansatz** der **Ermahnung** (4 und 5 Punkte), der **Verwarnung** (6 und 7 Punkte) und des **Fahrerlaubnisentzugs** (ab 8 Punkten) für mehr Sicherheit. So waren zum 01.01.2018 ca. 79.000 Saarländer und 26.000 Saarländerinnen im FAER erfasst, was einer Steigerung zum Vorjahr um mehr als 10 Prozent bedeutete.

**Bußgelder** haben ihren Anteil zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die **Erhöhung von Bußgeldern** tragen wir in den Gremien mit, sofern sie dem **gefährdungsorientierten Ansatz bei jenen Verstößen folgen, die das höchste Schadenspotenzial und den höchsten Grad der Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit** haben.

Wir bitten die **Straßenverkehrsbehörden** von den rechtlichen Möglichkeiten des **Verkehrsunterrichts (§ 48 StVO)** und der **Fahrtenbuchauflage (§ 31 a StVZO)** Gebrauch zu machen. In beiden Maßnahmen sehen wir geeignete Instrumentarien, Gefahrenbewusstsein zu schärfen und künftiges Verkehrsverhalten positiv zu beeinflussen.

Mit **Sorge** beobachten wir das zunehmende Aufkommen des Phänomens „**Auto-Posing**“ in deutschen Großstädten, bei dem zumeist junge Männer mit technisch stark veränderten, auffällig lackierten und unzulässig lauten Fahrzeugen provozieren, um Aufmerksamkeit zu erregen. Anders als bei der legalen Tuning-Szene, bei denen es den Fahrzeugliebhabern mit sehr viel Liebe zum Detail um das Fahrzeug geht und man überwiegend penibel auf Einhaltung der Vorschriften bedacht ist, geht es bei **Auto-Posern** nur um die **Eitelkeit** des Fahrers selbst und das Ziel, **unter allen Umständen wahrgenommen** zu werden, um **Leistungsfähigkeit und Überlegenheit zu demonstrieren**. Sie sind **Selbstdarsteller**, die nicht zu übersehen und nicht zu überhören sind. Durch Betätigen des Gaspedals, starke Beschleunigungsvorgänge und unnötiges Hin- und Herfahren verursachen sie **unzumutbare Störungen** durch Lärm, Abgase und Staus. Sie **gefährden sich und andere**.

Zum Repertoire der Auto-Poser gehören auch **Verbotene Kraftfahrzeugrennen**, zu denen man sich verabredet oder spontan bei einem Ampelstopp entschließt.

Wer mit illegalen Kraftfahrzeugrennen das Leben anderer leichtfertig aufs Spiel setzt muss mit **maximalen Konsequenzen** rechnen.

**Verbotene Kraftfahrzeugrennen**, bei denen es darum geht, **rücksichtslos höchstmögliche Geschwindigkeiten außerhalb aller Regeln** zu erreichen, sind eine große Gefahr für die Allgemeinheit und enden insbesondere für Unbeteiligte nicht selten **tödlich**. Jede Form der Beteiligung, ob geplant oder spontan, ob Fahrer oder Organisator, muss **hart bestraft** werden.

Wir begrüßen daher ausdrücklich die Einführung eines **neuen Straftatbestandes**, der die Veranstaltung von oder die Teilnahme an verbotenen Kfz-Rennen bereits als Versuch unter Strafe stellt. Die bisherige Einstufung als Ordnungswidrigkeit wurde der Schwere der Tat und der möglichen Konsequenzen nicht mehr gerecht. Zudem wurden die **rechtlichen Voraussetzungen geschaffen, Tätern die Fahrerlaubnis zu entziehen sowie das Fahrzeug als Tatwerkzeug einzuziehen**. Werden Menschen verletzt sind Freiheitsstrafen von bis zu 10 Jahren möglich. Vereinzelt Gerichte verhandelten im Falle eines Getöteten auch schon wegen Mordes. Im Saarland hat sich bisher keine organisierte Szene etabliert.

Die Vollzugspolizei beobachtet die Situation aufmerksam. Sie führt kontinuierlich eigeninitiativ **verkehrspolizeiliche Kontrollen zur Schwerpunktthematik „illegales Tuning“** durch. Ziel der polizeilichen Kontrollen ist dabei unter anderem die Verhinderung der Verkehrsteilnahme von baulich veränderten Kraftfahrzeugen, deren **Betriebserlaubnis erloschen** ist. Zudem dienen diese Maßnahmen der **Verhinderung von nicht genehmigten Kraftfahrzeugrennen** im Straßenverkehr. **Schwerpunktkontrollen** erfolgen zudem anlassbedingt und lageangepasst an polizeilich erkannte Entwicklungen, z. B. anlässlich des innerhalb der Zielgruppe beliebten „Carfreitag“, um sowohl einen **präventiven als auch repressiven Einfluss auf das illegale Tunen von Fahrzeugen** zu nehmen.

Wie **unterstützen die Empfehlungen** des Arbeitskreises III des 58. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2019 und setzen uns in den Gremien dafür ein, „**einen eigenen, punktbewehrten Bußgeldtatbestand für ‚aggressives Posen‘ im Straßenverkehr** einzuführen. Sofern bei einer Straftat, die im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung steht, Anhaltspunkte für hohes Aggressionspotenzial der beschuldigten Person vorliegen, ist durch die **Fahrerlaubnisbehörde die Kraftfahreignung mittels medizinisch-psychologischer Untersuchung (MPU) zu überprüfen**“.

## V. 3.2 Regelakzeptanz und Sanktionshöhen

### *Um was geht es?*

Der **Verkehrsklimaindex 2020** der UDV kommt zum Ergebnis, dass sich die Menschen im Straßenverkehr mehrheitlich sicher fühlen (wenn auch im Vergleich zu 2016 mit rückläufiger Tendenz). Sollen aber die Umstände beschrieben werden, die das Verhalten im Verkehr beeinflussen, erfolgt dies durch negative Begriffe wie „belastend“, „stressig“, „ärgerlich“, „rücksichtslos“ und „aggressiv“. Dies kann nicht ohne Einfluss auf die Frage der **Regelbefolgung** bleiben.

Reden wir von Regelmisachtung, sind **nicht versehentliche Ausrutscher** gemeint. Es geht vor allem um **bewusste Routineverstöße**, die billiger in Kauf genommen werden, weil andere Dinge gerade wichtiger sind, als die Beachtung der Regel. Dies dürfte vor allem für den Bereich der richtigen Wahl der Fahrgeschwindigkeit gelten. Andererseits ist denkbar, dass **Wissenslücken** bestehen, und die eine oder andere Regel in Vergessenheit geraten ist, wie z. B. die richtige Bildung einer Rettungsgasse oder der ausreichende Sicherheitsabstand.

### *Wie ist es zu bewerten?*

Wenn Studien belegen, dass 50 Prozent der Verkehrsunfälle durch **Regelbeachtung** vermieden werden könnten, dürfte klar sein, dass die Komplexität des Straßenverkehrs mit seinen individuellen Kompetenzen und unterschiedlichsten Ansprüchen all derer, die sich darin bewegen, **ohne Regeln nicht auskommt**, um für sichere und geordnete Abläufe zu sorgen.

**Verkehrsregeln sind keine Verhaltensempfehlungen**, deren Beachtung nur dann in Frage kommt, wenn es dem Einzelnen in der jeweiligen Situation gerade erforderlich erscheint, oder weil ansonsten Strafe droht. Mit Blick auf die verheerenden **Konsequenzen**, die Regelmisachtungen im Straßenverkehr nach sich ziehen können, scheint es nicht nachvollziehbar, warum gerade hier Regeln als störend, bevormundend oder nicht notwendig gesehen werden, wo doch Fehler mit schweren körperlichen oder materiellen Schäden bestraft werden können.

Wissenschaftliche Studien belegen:

### ***Regeln im Straßenverkehr sind unabdingbar,***

denn verantwortliches Handeln ist leichter, wenn es klare Regeln gibt, die für alle gelten. Ihr Einhalten entlastet vor allem komplexe Verkehrssituationen. Unverantwortliches Handeln schränkt hingegen andere Verkehrsteilnehmende ein und verunsichert diese. Voraussetzungen sind dabei:

- das **Wissen** um diese Regeln
- die **Nachvollziehbarkeit** ihrer Notwendigkeit
- die **Akzeptanz** beim überwiegenden Teil der Bevölkerung
- und die **Motivation** zur Umsetzung.

In einer Umgebung, in der sich die meisten an Regeln halten, fällt es dem Einzelnen leichter sich der Mehrheit anzupassen. Dies gilt leider auch umgekehrt. Dabei ist der aus eigener Einsicht handelnde die beste Garantie für mehr Verkehrssicherheit. **Regeln, die keine Akzeptanz finden, führen hingegen zu gehäufter Missachtung bis hin zum Widerstand.** Der Aufwand, solche Regeln durchzusetzen, ist immens und scheitert in vielen Fällen. Dass es möglich ist, eine Bewusstseinsveränderung ins Positive zu drehen und ein Verhalten als gefährlich zu akzeptieren, ist beim Thema **Alkohol am Steuer** zu beobachten. Galt das Fahren unter Alkoholeinfluss in früheren Zeiten eher als Kavaliärsdelikt, das man allenfalls am Rande beachtete, ist heute vor allem der Alkoholgenuss im Straßenverkehr gesellschaftlich geächtet.

Der Weg zu diesem **Mentalitätswechsel** war steinig, aber lohnenswert. Es ist zu wünschen, dass z.B. das nicht minder gefährliche Thema der **Ablenkung im Straßenverkehr** den gleichen aber schnelleren Weg in das Bewusstsein der Menschen nähme.

### ***Regeln brauchen Kontrollen,***

- um all jene zu überwachen, die sich aus eigener Motivation nicht an die Regeln halten(wollen),
- um diejenigen nicht zu entmutigen, die zu korrektem Verhalten bereit sind.

Wesentlich hierfür ist eine ausreichende **Entdeckungswahrscheinlichkeit**, die umso höher ist, je unerwarteter Kontrollen durchgeführt werden. Sie sollen an den Stellen durchgeführt werden, wo es eine besonders hohe Unfallhäufigkeit gibt, bzw. dort, wo besonders schützenswerte Menschen unterwegs sind, (Schulen, Kindergarten, soziale Einrichtungen, Seniorenresidenzen)

### ***Regeln brauchen Konsequenzen,***

die sich in angemessen **Sanktionen** niederschlagen müssen. Das Verkehrsrecht kennt bei Ordnungswidrigkeiten das aufwachsende System des **Verwarngeldes** – der **Geldbuße** – des **Punkteintrags** und des **Fahrverbots**. Die Konsequenzen wirken umso mehr, je unmittelbarer sie nach dem Fehlverhalten folgt. Das im Jahre 2014 überarbeitete Punktesystem orientiert sich am Gefährdungspotenzial des Verstoßes. Den Empfehlungen des Deutschen Verkehrsgerichtstages 2018 folgend sollen Geldbußen nicht pauschal, sondern für verkehrssicherheitsrelevante Verstöße mit hohem Gefährdungspotenzial spürbar angehoben und mit Fahrverboten verbunden werden.

### ***Regeln entfalten Schutzfunktionen und geben Sicherheit im Sinne von***

- **Angstfreiheit** (keine Angst um die eigene Sicherheit oder die der Kinder)
- **Stressfreiheit** (der Kontakt mit anderen beruht nicht auf Gegnerschaft sondern auf Partnerschaft)
- **Fairness** (Wartezeiten verursachen keine Benachteiligungen, sondern gelten für alle)
- **Verantwortung** (Lärm beeinträchtigt die Lebensqualität, Rücksichtslosigkeit bedroht die Gesundheit sowie bedeutende Sachwerte)

Nur wer sich wirklich sicher fühlt, kann sein Recht auf Mobilität uneingeschränkt wahrnehmen.

### ***Was ist zu tun?***

Wir setzen uns dafür ein, dass sich die Saarländerinnen und Saarländer der **Wichtigkeit von Verkehrsregeln** bewusst sind und ihr Verkehrsverhalten danach ausrichten.

Wir begrüßen die **Forschungsarbeiten**, z. B. der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), der Unfallforschung der Versicherer (UDV) oder der Verkehrsvereine. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen in unsere Arbeit ein. Wir beteiligen uns an der **Informationsweitergabe** (z. B. Tag der Verkehrssicherheit), um den Verkehrsteilnehmenden die größtmögliche Faktenbasis zu schaffen, denn das Wissen über die Regeln, deren Notwendigkeit und die fatalen Konsequenzen im Falle der Nichtbeachtung sind Voraussetzung, Regeln zu akzeptieren und sie anzuwenden. Dabei achten wir darauf, dass Regeln die **Lebenswirklichkeit der Menschen** abbilden. Sie müssen als wichtige **Unterstützung** im täglichen Verkehrsgeschehen wahrgenommen werden und nicht als Bevormundung. Es gilt der Grundsatz: **So viel wie nötig und so wenig wie möglich**. Regeln sollen dem **Gefährdungsansatz** folgen und eine **Schutzfunktion** erfüllen. **Je gefährlicher die Situation, umso strenger die Regel**. Insbesondere geht es darum, die unterschiedlichen Gefährdungspotenziale von stärkeren und schwächeren Verkehrsteilnehmern anzupassen.



Mit **Verkehrssicherheitsprojekten** möchten wir zielgruppenorientiert die Vorteile von regelkonformen Verhalten herausstellen, Problembewusstsein schaffen, für Selbstreflexion sorgen und das Verantwortungsgefühl für mehr Rücksicht stärken (z. B. Gafferkampagne, Markierung von Spiegeleinstellplätzen (@BG Verkehr) zur Verbesserung der Sichtbeziehung zwischen Schwerlastfahrzeugen und ungeschützten Verkehrsteilnehmenden, Vermeidung von Wildunfällen)

Der **Mobilitätserziehung in den Grundschulen, den saarländischen Jugendverkehrsschulen sowie den berufsbildenden Schulen** kommt herausragende Bedeutung zu, um Kinder und Jugendliche erstmals mit den Gefahren des Straßenverkehrs professionell vertraut zu machen und ihnen **eigenverantwortliches Regelbewusstsein** bei den ersten Schritten einer selbstbestimmten Mobilität zu vermitteln. Insbesondere die **Fahrradausbildung der Grundschulklassen** spielt dabei eine maßgebliche Rolle, verändern die Kinder mit dem Rad doch erstmals den persönlichen Lebensradius. Wir danken den Trägern der Jugendverkehrsschulen für die Bereitstellung dieser Einrichtungen, sowie den saarländischen Verkehrsvereinen VCD, ADFC und ADAC, und unterstützen die Ausbildung mit Personal der saarländischen Vollzugspolizei sowie mit didaktischen Hilfsmitteln (z.B. Fachbücher zur Mobilitätsbildung, Lernmaterialien „Toter Winkel“).

Die Ausbildung in den **saarländischen Fahrschulen** spielt bei der Wissensvermittlung von Verkehrsregeln die zentrale Rolle. Die **Fahranfängerinnen und Fahranfänger** im Alter von 18 bis 24 Jahren gehören als junge Fahrer einer Zielgruppe an, die das höchste Risiko trägt, im Straßenverkehr zu verunglücken. Wegen noch nicht gefestigter Verhaltensmuster besteht bei diesen gleichwohl die größte Wahrscheinlichkeit, ein langfristiges eigenverantwortliches Regelbewusstsein zu schaffen. Mit der Einführung einer **veränderten Fahrschulüberwachung** erfolgt nun neben der **Formalüberwachung** auch eine bundesweit einheitliche **pädagogische Überwachung** zur Beurteilung der fachlichen und pädagogischen Qualität des theoretischen und praktischen Unterrichts durch Einsatz von Fachberaterinnen und Fachberater. Für das Überwachungspersonal werden Mindestanforderungen an die pädagogische und fachliche Eignung mit Aus- und Fortbildungspflichten geregelt. Die detaillierte Rückmeldung bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung im Rahmen der „**Optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung**“ **OPFEP** gibt dem Prüfling eine transparente und realistische Rückmeldung seiner Fahrkompetenzen nach einer Prüffahrt. Bei nichtbestandener Prüfung kann gezielter nachgeschult werden (s.a. Kapitel [V. 1.3 Jugendliche und junge Erwachsene](#)).

Der **Straßenbau** hat Einfluss auf regelkonformes Verhalten. Breit ausgebaute Straßen verleiten zu schnellerem Fahren und riskantem Verhalten. Wir richten den Straßenbau konsequent nach den Prinzipien der „**selbsterklärenden Straße**“ sowie der „**Einheit von Bau und Betrieb**“ aus. Sicherheitsreserven werden berücksichtigt, um ungewollte Fahrfehler zu verzeihen.

Moderne Fahrzeuge helfen bereits heute, mit **Fahrerassistenzsystemen** Verkehrsunfälle zu vermeiden bzw. deren Folgen abzuschwächen. Diese Systeme haben aber auch Grenzen. Sie unterstützen den Menschen, **entlassen ihn aber nicht aus seiner Verantwortung, Regeln zu befolgen**. In keinem Fall darf der Eindruck einer Sicherheit vermittelt werden, die tatsächlich derzeit noch nicht existiert. Wir bitten die Hersteller bei der Bewerbung ihrer Systeme darauf zu achten.

Die **Arbeitswelt** verlangt von den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern viel. Um Termine einzuhalten, werden nicht selten Verkehrsregeln missachtet. Wir bitten die Unternehmen, Arbeits- und Lieferzeiten so zu disponieren, dass ein **regelkonformes Verkehrsverhalten des Fahrpersonals** möglich ist. Der dadurch erzeugte Mehrwert an Sicherheit übertrifft im Falle von Personen- und Sachschäden die Verluste durch Personalausfälle, Produktionsausfälle oder Fahrzeugschäden bei weitem.

Die aus **Eigenverantwortung** getroffene Entscheidung zur Regelbefolgung leistet den höchsten Beitrag zur Verkehrssicherheit. Wer sich nicht an die Regeln halten will, bedarf der Verhaltensbeeinflussung, die sich auch in **Kontrollen und Sanktionen** äußern kann. Die vollzugspolizeilichen Kontrollen orientieren sich an den am meisten gefährdeten Zielgruppen und den Hauptunfallursachen. Im Alltag aber auch in Sonderaktionen wird Verkehrsverhalten kontrolliert und sanktioniert.

Wir unterstützen die Empfehlung des 56. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2018 nach **angemessenen Erhöhungen von Bußgeldern und Ausweitung von Fahrverboten**, die für solche Verstöße spürbar sein müssen, die als **besonders gefährlich gelten und größten Schaden für Menschen und Sachwerte anrichten können**. Eine pauschale Erhöhung der Sanktionen ist hingegen nicht zielführend.

**Jeder einzelne Verkehrsteilnehmer kann jeden Tag auf allen Wegen einen Beitrag dazu leisten, Leben zu retten. Wesentlich hierfür ist Rücksichtnahme und die Einhaltung von Verkehrsregeln.**

## V. 3.3 Verkehrsüberwachung (Polizei und Kommunen)

### *Um was geht es?*

Ein stetig anwachsendes und sich veränderndes **Verkehrsaufkommen** mit immer komplexer werdenden **Verkehrsabläufen** für Millionen von Menschen machen es erforderlich, dass sich die Gesetzgeber des Bundes und der Länder über den Bundesrat fortlaufend Gedanken darüber machen, welche Regeln notwendig sind oder angepasst werden müssen, damit jeder einzelne von uns sicher und ohne Schaden zu nehmen, am Straßenverkehr teilnehmen kann. Diese Regeln übernehmen damit eine wichtige **Schutzfunktion zur Schadensvermeidung** und damit der Unfallverhütung. Wichtigste Aufgabe von uns allen ist daher die Einhaltung dieser Regeln, wenn das Verkehrssystem funktionieren soll (s.a. Kapitel V.3.2 Regelakzeptanz und Sanktionshöhe). Leider werden noch allzu oft lebenswichtige Verkehrsregeln nicht so ernst genommen: So waren im Jahre 2010 im damaligen Verkehrszentralregister („Verkehrssünderdatei“) ca. 8,8 Millionen Menschen mit Punkten registriert. Zum 01.01.2019 waren es im mittlerweile eingeführten Fahreignungsregister ca. 11 Millionen Menschen<sup>1</sup>. Im Jahre 2018 waren dort ca. 4,5 Millionen Verkehrsordnungswidrigkeiten und 250.000 Verkehrsstraftaten erfasst. In diesem Jahr wurden ca. 35.000 Verkehrsordnungswidrigkeiten mit 1 und 2 Punkten und ca. 3.400 Verkehrsstraftaten von Saarländerinnen und Saarländern registriert. Hinzu kommen noch ca. eine halbe Millionen Verkehrsordnungswidrigkeiten unterhalb der Punktegrenze, die von der Zentralen Bußgeldbehörde des Saarlandes und den saarländischen Kommunen bearbeitet wurden.

### *Wie ist es zu bewerten?*

Mehrere Verkehrsvereine weisen immer wieder darauf hin, dass 90 Prozent aller Verkehrsunfälle auf **menschliches Fehlverhalten** zurückzuführen sind. Neben den ständigen Appellen zur Beachtung von Verkehrsregeln ist daher die **Kontrolle** dieser wichtigen Regeln unausweichlich. Insofern ist sie ein wichtiges Element der Verkehrssicherheitsarbeit. Da Verkehrsregeln als besondere Unfallverhütungsvorschriften der Gefahrenabwehr dienen ist es vornehmliche Aufgabe der saarländischen Vollzugspolizei und der Ortspolizeibehörden, die Aufgabe der Verkehrsüberwachung zu übernehmen. Das **Erkennen, Verhindern und Verfolgen von Verkehrsverstößen** erhöht die objektive Sicherheitslage, stärkt zugleich das Bewusstsein für mehr Regeltreue und senkt damit das Unfallrisiko. **Verkehrsüberwachung** prägt damit auch das Sicherheitsempfinden.

Die vollzugspolizeiliche Verkehrsüberwachung erfolgt dabei nach der aus repressiven und präventiven Elementen bestehenden **Verbundstrategie „4 E plus P“** (s. a. Kapitel [III. Programmatischer Ansatz – Vision Zero](#)) und in den in diesem Verkehrssicherheitsprogramm beschriebenen Handlungsfeldern:

#### **Verkehrsverhalten**

- die Überprüfung der Verkehrsteilnehmenden im Hinblick auf Verkehrstüchtigkeit, Fahreignung und Einhaltung der Verkehrsvorschriften,

#### **Verkehrsverhältnisse**

- das Beobachten des Verkehrsraumes auf Zustand, Gefahren, Abläufe und sich daraus ergebender Verkehrssicherungspflichten,

#### **Verkehrsmittel**

- die Kontrolle der Verkehrsmittel auf Zulassung, Ausrüstung, Ladung und technischem Zustand und Auswirkungen auf die Betriebserlaubnis.

Im Sinne eines **ganzheitlichen Ansatzes** zielt vollzugspolizeiliche Verkehrsüberwachung nicht nur auf die Erkennung und Ahndung von Verkehrsverstößen ab, sondern berücksichtigt ebenso allgemeinpolizeiliche Aspekte. Sie leistet somit einen wichtigen Beitrag zur **allgemeinen Kriminalitätskontrolle**.

Wahr ist auch: Eine allumfassende polizeiliche Überwachung und Kontrolle im Straßenverkehr ist weder möglich noch von uns gewollt. Vielmehr wollen wir, dass einem gefährdungsorientierten und **selektiven Ansatz** gefolgt wird. In einer **Risikoanalyse** sollen mit Blick auf mögliche Verkehrsverstöße stets die Fragen nach dem größten Schadenspotenzial, der höchsten Eintrittswahrscheinlichkeit und dem Grad der Beeinträchtigung für die Verkehrssicherheit beantwortet werden.

Demzufolge stützt sich die strategisch ausgerichtete polizeiliche Verkehrsüberwachung in hohem Maße auf die Ergebnisse der **polizeilichen Verkehrsunfallanalyse** und konzentriert sich auf ermittelte, örtlich begrenzte **Unfallhäufungsstellen** und räumlich ausgedehnte **Unfallhäufungslinien** (s. a. Kapitel IV.2.2 Verkehrsunfallanalyse). Weiterer wichtiger Ansatzpunkt sind die in der **polizeilichen Verkehrsunfallstatistik** ausgewiesenen **Hauptunfallursachen** und besonderen **Risikogruppen**, wie z. B. schwächere Verkehrsteilnehmende. Mit **Sonderkontrollen** soll Gefahren begegnet werden, die sich aus örtlichen und zeitlichen Deliktsschwerpunkten ergeben, die von einer besonderen Zielgruppe ausgehen, oder die einer besonderen Zielgruppe drohen.

Polizeiliche Verkehrsüberwachung muss sich am **Sicherheitsbedürfnis der Saarländerinnen und Saarländer** orientieren. Vor allem Geschwindigkeitsverstöße sind mit Abstand häufigster Anlass von **Bürgerbeschwerden** und werden von den meisten als besonders kritische Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität wahrgenommen. Diese Sorgen sind berechtigt und ernst zu nehmen, da die nichtangepasste Geschwindigkeit nach wie vor eines der größten Probleme für die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr darstellt und auch mit anderen Verstößen wie z. B. dem Abstand im Zusammenhang steht (s. a. Kapitel [V. 2.3 Geschwindigkeit](#)). Eine **sorgfältige Auswahl** und Prüfung von Ort, Zeit und Anlass gerade von Geschwindigkeitskontrollen sind wesentlich für die **Glaubwürdigkeit und Akzeptanz** in der saarländischen Bevölkerung. Mit der polizeilichen Verkehrsüberwachung soll der **Schutz der Allgemeinheit** erhöht werden. Sie folgt daher dem Prinzip der **Generalprävention**, d.h. der allgemeinen Abschreckung zur Verhinderung oder Verringerung der Häufigkeit von Verstößen.

Um vorhandene Messkapazitäten effizient einzusetzen und um größtmögliche Wirkungen sowohl auf Bundes- und Landstraßen als auch auf kommunalen Straßen zu erzielen, bedarf es der gemeinsamen Anstrengung von polizeilichen und kommunalen Überwachungsmaßnahmen. Ein besonders **abgestimmtes Vorgehen** erfolgt daher vor allem in den maßgeblich schutzbedürftigen Bereichen, wie z. B. im Umfeld von Kindertagesstätten und Kindergärten, Schulen und Senioreneinrichtungen, dem Schwerpunktbereich **kommunaler Verkehrsüberwachung**.

### ***Was ist zu tun?***

Wir wissen: ***Verkehrskontrollen finden dann ihre größte Zustimmung, wenn man nicht von ihnen betroffen ist.*** Nicht selten begegnen sie Vorurteilen wie Gängelung, Schikane oder unangemessener Eingriffe in Freiheitsrechte.

Wir sehen in der **polizeilichen und kommunalen Verkehrsüberwachung** einen wichtigen Baustein für die Sicherheitsstrategie der „Vision Zero“ (s. a. Kapitel [III. Programmatischer Ansatz – Vision Zero](#)) und damit der Verkehrssicherheitsarbeit.

Um die **Akzeptanz von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen** bei möglichst vielen Saarländerinnen und Saarländern zu gewährleisten, ist für uns die **Transparenz** der Maßnahmen – soweit sie der Zielerreichung nicht entgegensteht – wichtig. Wir messen einer ständigen, öffentlichkeitswirksamen Kommunikation hinsichtlich ihrer Notwendigkeit, Bedeutung und der Ergebnisdarstellung hohes Gewicht bei. Dazu gehört z. B. auch die Bekanntgabe von ausgewählten und mit Sicherheitshinweisen versehenen Geschwindigkeitskontrollen, um das Verantwortungsbewusstsein und die Bereitschaft, Regeln einzuhalten, zu stärken. Mit der beschriebenen Verbundstrategie des gefährdungsorientierten und ganzheitlichen Überwachungsansatzes in allen Handlungsfeldern wollen wir mit einer **kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit** größtmögliche Nachvollziehbarkeit schaffen und widerlegen, dass es uns gerade nicht darum geht, „Kasse zu machen“. Da Verkehrsüberwachung stets im Blickpunkt der Öffentlichkeit steht, achten wir darauf, dass sie mit entsprechendem Fingerspitzengefühl erfolgt. Wir bitten daher die in diesem Bereich tätigen polizeilichen Überwachungskräfte, in diesem Sinne in ihrer wichtigen Arbeit nicht nachzulassen.

Für uns ist daher eine gute **Aus- und Fortbildung** eines verantwortlichen Überwachungspersonals ebenso wichtig, wie die gewissenhafte technische Wartung und eichrechtliche Überwachung von unterstützenden Verkehrsüberwachungsgeräten. Die sorgfältige Dokumentation von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen muss dabei jederzeit einer **gerichtlichen Überprüfung** standhalten.

Für uns ist und bleibt Verkehrsüberwachung **hoheitliche Aufgabe**. Sie bleibt es auch, wenn ergänzende private Dienstleistungen im technischen Verkehrsüberwachungsbereich in Anspruch genommen werden. Erforschung, Verfolgung, Ermittlung und Dokumentation von Verkehrsverstößen stellen rechtlich gesehen eine Einheit dar, die den Verkehrsüberwachungs- und Verfolgungsbehörden des Saarlandes übertragen sind.

**Technische Verkehrsüberwachungsgeräte** sind notwendig, um an besonders kritischen Stellen die gefährlichsten Verstöße rechtsstaatlich sicher zu ermitteln. Dazu gehören die **Hauptunfallursachen** Geschwindigkeit und Abstand ebenso wie einzelne grob verkehrswidrige **Straftaten** wie Straßenverkehrsgefährdungen, Nötigungen oder verbotene Kraftfahrzeugrennen (Aggressionsdelikte), (s.a. Kapitel [V. 3.1 Verkehrsklima, Aggressionsdelikte, Auto-Posing und verbotene Kraftfahrzeugrennen](#)).

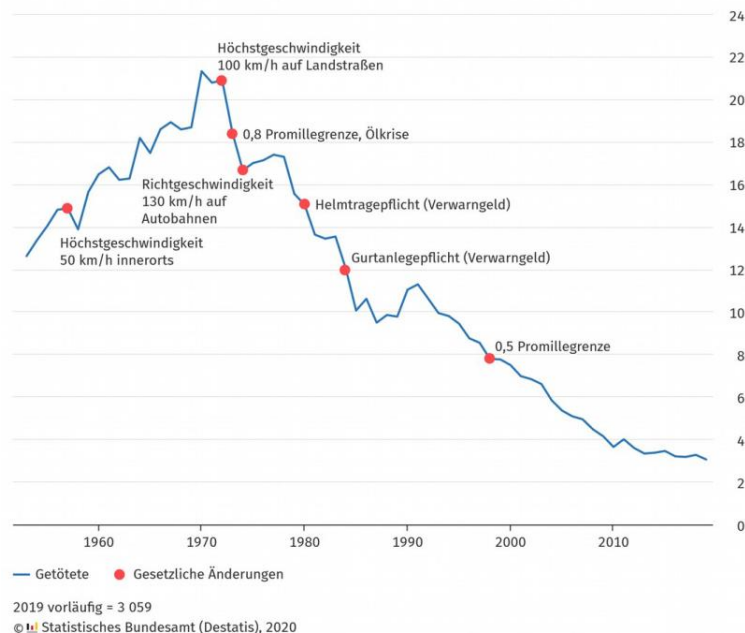
Neben dem Einsatz von **mobiler Verkehrsüberwachungstechnik**, die durch fachkundiges Personal bedient werden muss, setzen wir ergänzend auch **semi-mobile Technik** bei der Geschwindigkeitsüberwachung ein, die unabhängig von Bedienpersonal örtlich und zeitlich sehr flexibel ist. Dadurch wird es möglich, auf Entwicklungen, Feststellungen und Beschwerden bestmöglich reagieren zu können. In Verbindung mit den innerörtlichen vollstationären Verkehrsüberwachungseinrichtungen der saarländischen Städte und Kommunen soll eine möglichst **breite Überwachungswirkung** erzeugt werden.

## V. 3.4 Sicherheitsgurt

### *Um was geht es?*

Wenn die meisten Autofahrerenden heute in den Pkw steigen, erfolgt der **Griff zum Gurt** selbstverständlich. **Erst gurten, dann starten** – kaum jemand denkt noch darüber nach. Anschnallquoten von 98 Prozent belegen: Der Sicherheitsgurt ist weitgehend akzeptiert. Die Schutzwirkung des Sicherheitsgurtes als **passives Sicherheitssystem** steht heute außer Zweifel. Schätzungen gehen davon aus, dass durch die verpflichtende Einführung Mitte der 70er Jahren rund eine Millionen Menschenleben gerettet wurden. Der Weg dorthin war mühsam. Ausgehend von über 20.000 Verkehrstoten in den 1970er Jahren war auch die zunächst freiwillige, dann verpflichtende Einführung des Gurtanlegens ein wesentlicher Grund, warum die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer kontinuierlich zurückging. Die Diskussion steht exemplarisch dafür, wie mühsam manchmal Fortschritte gegen gesellschaftliche Vorbehalte errungen werden müssen, die uns heute überwiegend selbstverständlich sind.

Entwicklung der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten  
in Tausend



### *Wie ist es zu bewerten?*

Warum also den Sicherheitsgurt erwähnen, wenn die **Geschichte des Sicherheitsgurtes eine Erfolgsgeschichte** ist? Trotz der hohen Akzeptanz des Sicherheitsgurtes darf das Thema noch nicht als abgeschlossen bewertet werden. Es gibt immer noch zahlreiche Menschen, die schwerste Verletzungen erleiden, weil sie den **Gurt verweigern**. Das gilt nicht nur für Inhaberinnen und Inhaber älterer Fahrzeuge. Wir erklärt es sich, dass technische Möglichkeiten genutzt werden, um in moderneren Fahrzeugen den sogen. Reminder (optische oder akustische Erinnerungsfunktionen des Fahrzeugs für den Gurt) zu überwinden? Die Zahlen der Unfallstatistik lassen vermuten, dass noch **zu viele Menschen den Gurt ignorieren** und bei einem Unfall körperliche Schäden erleiden, die mit Gurt vermeidbar gewesen wären. Wie die Unfallforschung der Versicherer (UDV) auf Basis von offiziellen Unfallzahlen im Jahre 2018 ermittelt hat, sterben jedes Jahr auf Deutschlands Straßen 200 Menschen, weil sie nicht oder nicht korrekt angeschnallt waren. Rund 1.500 Personen erleiden schwere Verletzungen. Die Trefferquote von Gurtverweigerern bei polizeilichen Sonderkontrollen ist ebenfalls noch zu hoch.

Vor allem aber im Bereich der **gewerblichen Personen- und Güterbeförderung** bleibt die Gurtanlegequote noch zu weit hinter dem privaten Pkw-Bereich zurück. Das gilt vor allem für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t zGM und Lastzüge, wenn sie auf Landstraßen unterwegs sind. Umfangreiche Fahrerbefragungen lassen erkennen, dass das Fahrpersonal durchaus von einem **überhöhten Schutz- und Überlegenheitsgefühl** in ihren schweren Fahrzeugen ausgeht und sie das vorgeschriebene Nichtanlegen des Gurtes als weitaus weniger gefährlich ansehen, als Gefahren beim Überholen oder Fahrstreifenwechsel. Nicht selten wird der Gurt für Störungen im Betriebsablauf verantwortlich gemacht. Auf die Frage, ob der Gurt während der Fahrt getragen wird, antworteten die Hälfte der Befragten mit „selten bis nie“. Untersuchungen von LKW-Unfällen zeigen aber, wie wichtig das Tragen des Gurtes für das Fahrpersonal des Schwerlastverkehrs ist: 2/3 aller LKW-Kollisionen sind Auffahrunfälle mit andern LKW auf Autobahnen (vor allem, wenn diese im Platooning fahren, also der unzulässigen Kolonnenfahrt bei deutlichem Unterschreiten des vorgeschriebenen Einscherabstandes). 2/3 der Beschädigungen erfassen dabei die LKW-Front, wobei das Fahrerhaus im direkten Deformationsbereich liegt. In 50 Prozent der Fälle besteht die Gefahr des Herausschleuderns und anschließenden Überrollens. Aber auch in Fällen von geringeren Beschädigungen des Fahrerhauses besteht die Gefahr von schweren Verletzungen durch Herumschleudern und Anprallen im Innenraum.

Auch die **Kindersicherung** in den Fahrzeugen ist verbesserungsfähig. Der Umstand, dass die meisten Kinder unter sechs Jahren im Straßenverkehr als Mitfahrende im Pkw verunglücken, lässt darauf schließen, dass die Kindersicherung nicht oder nicht ausreichend vorgenommen wird.

Alle Neufahrzeuge verfügen ab dem 31. März 2018 über das **eCall-System**. Es nutzt Mobilfunk und Satellitenortung, um nach einem Unfall aus dem Auto heraus (automatisch oder manuell) eine Telefonverbindung zur einheitlichen Rufnummer 112 der nächstgelegenen Rettungsleitstelle herzustellen. Zusätzlich zur Sprachverbindung überträgt das eCall-System u. a. viele Informationen, die den Rettungskräften dienen, besser und schneller zu helfen. Darunter fallen auch Informationen zur Fahrzeugbesetzung. Dies setzt aber voraus, dass der Gurt getragen wird.

### ***Was ist zu tun?***

Der Sicherheitsgurt ist ein **wichtiges Element im passiven Sicherheitssystem** von Fahrzeugen. Wir sehen insbesondere im Bereich der Kindersicherung und im gewerblichen Schwerlastbereich **weiterhin Handlungsbedarf**. Daher möchten wir durch eine Kombination aus Aufklärung und Kontrolle Verbesserungen erzielen. Mit öffentlichkeitswirksamen Aktionen, wie z. B. dem „**Tag der Verkehrssicherheit**“ möchten wir mit Kooperationspartnern, z. B. dem ADAC, mit einem **Gurtschlitten und einen Überschlagssimulator** anschaulich auf die Bedeutung des Sicherheitsgurtes hinweisen und deutlich machen, dass Kollisionen auch bei niedrigen Geschwindigkeiten ohne Gurt zu schwersten Verletzungen führen können.

Daneben wollen wir wichtige Sicherheitstipps des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), der Deutschen Verkehrswacht (DVW) und dem Landesverband Verkehrsgewerbe Saar (LVS) vor allem für die **richtige Kindersicherung** im Fahrzeug und für das **Fahrpersonal im gewerblichen Bereich** vermitteln.

Die saarländische Vollzugspolizei führt regelmäßig **landesweite Kontrollmaßnahmen** zur weiteren Steigerung der Gurtanlegequote durch und beteiligt sich an nationalen wie auch an internationalen Verkehrssicherheitsaktionen, wie beispielsweise der Aktionswoche „Focus on the Road“ des Netzwerks der europäischen Verkehrspolizeien **ROADPOL**. Neben der Insassensicherung von Erwachsenen liegt hierbei das Hauptaugenmerk auf der ordnungsgemäßen Sicherung von Kindern.

Insbesondere zum **Schulstart** der Erstklässler und nach Ferienzeiten wird die Vollzugspolizei - auch öffentlichkeitswirksam - im Rahmen der polizeilichen Einsätze zur Schulwegsicherung durch die **Aktion „Sicherer Schulweg“** vor allem auch auf die korrekte Sicherung der Kinder im Fahrzeug achten und Eltern hierzu wichtige Tipps geben und auf ihre Vorbildfunktion hinweisen.

Die Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater der Vollzugspolizei vermitteln das wichtige Thema auch im Unterricht in den **Jugendverkehrsschulen** bzw. im Unterricht an den **berufsbildenden Schulen**, auch unter Zuhilfenahme von Hilfsmitteln wie z. B. dem Gurtschlitten.

Die Berufsverbände des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs, aber auch die Unternehmensführungen mit Fuhrparks bitten wir, im Rahmen der **betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit** das Fahrpersonal fortlaufend zu informieren und für das wichtige Thema **„Nutzung von Rückhaltesystemen“** zur Erhöhung der passiven Sicherheit zu sensibilisieren.



## V. 3.5 Sicherheit durch Sichtbarkeit

### *Um was geht es?*

„**Sehen und gesehen werden**“ – ein Slogan, der **maßgebliche Sicherheitskriterien** im Straßenverkehr beschreibt. Gerade bei insgesamt schlechten Sichtverhältnissen (Nebel, Dämmerung, Nacht) nimmt die Fähigkeit des menschlichen Auges, Personen und Objekte wahrzunehmen drastisch ab. **Entfernungen werden überschätzt und Geschwindigkeiten unterschätzt.** Motorrad Fahrende, zu Fuß Gehende und Rad Fahrende werden dadurch später von Pkw Fahrenden gesehen, wodurch notwendige Reaktionen später ausgeführt werden. Bei Verkehrsunfällen zu Nachtzeiten geben Befragte zu 90 Prozent an, den Unfallgegner nicht gesehen zu haben, zu Tageszeiten sind das lediglich 19 Prozent.

**Dunkel gekleidete zu Fuß Gehende** werden in der Nacht oder bei schlechter Sicht im Fahrlicht von Auto Fahrenden erst aus einer Distanz von 25 bis 30 Metern wahrgenommen. Eine hell und kontrastreich gekleidete Person wird dagegen bereits aus einer Entfernung von 40 bis 50 Metern erkannt. Ist sie gar mit reflektierender Kleidung unterwegs, wird sie schon aus einer Entfernung von 130 bis 160 Metern gesehen.

Die Bilanz der jährlichen **Licht-Test-Aktion** der Deutschen Verkehrswacht, der Kfz-Innung und anderen Partnern hat für das Jahr 2019 ergeben, dass jeder fünfte Pkw mit mangelhaftem Fahrzeughlicht fährt, jeder zehnte blendet andere Verkehrsteilnehmende.

Neben den technischen Möglichkeiten bestehen auch bei den sogen. ungeschützten Verkehrsteilnehmenden wie Motorrad Fahrenden, Rad Fahrenden sowie zu Fuß Gehenden Sicherheitspotenziale, die durch **verbesserte Kleidung** ausgeschöpft werden können.

### *Wie ist es zu bewerten?*

Das Saarland schneidet seit einiger Zeit in der jährlich veröffentlichten "**Licht-Test- Mängelstatistik**" im bundesweiten Vergleich nicht gut ab. Demnach sind hierzulande besonders viele Autos mit Beleuchtungsmängeln unterwegs. Im Jahre 2019 wurden bei 52,9 Prozent der kontrollierten Fahrzeuge Mängel festgestellt. Das Saarland belegte damit bundesweit den letzten Platz.

Neben dem technisch einwandfreien Zustand des Fahrzeugs ist es erforderlich, weitere **Sicherheitspotenziale** durch verbesserte Kleidung auszuschöpfen. So ist **helle Kleidung** zwar wichtig, reicht aber oft nicht aus, um besser gesehen zu werden. Gerade bei Dunkelheit, im Winter oder bei schlechtem Wetter helfen **reflektierende und fluoreszierende Materialien** dabei, möglichst frühzeitig von Anderen erkannt zu werden. Die dadurch gewonnenen Meter können Unfälle verhindern.

Besonders **Kinder** sind betroffen. So ist der Schulweg in den lichtarmen Monaten November bis Februar in den Morgenstunden wegen den schlechteren **Sicht- und Witterungsverhältnisse** mit größeren Gefahren verbunden. Nach Auswertungen des Statistischen Bundesamtes im Jahre 2019 ereigneten sich in diesen Monaten mehr **Schulwegunfälle** als in den helleren Monaten. Bei **Dunkelheit** werden Kinder von den Auto Fahrenden oft nicht rechtzeitig gesehen – besonders dann, wenn sie dunkel gekleidet sind und keine Reflektoren tragen. Gleiches gilt für die **Generation 65plus**, die sich traditionell eher dunkel kleidet und oft in den Abendstunden zu Fuß unterwegs ist.

**Motorrad Fahrende** unterliegen trotz ständiger Verpflichtung, mit **Fahrlicht** zu fahren wegen ihrer schmalen Silhouette und dem Beschleunigungsvermögen der Gefahr, übersehen zu werden, insbesondere, wenn sie gerade im Herbst die letzten Tage der ausklingenden Motorradsaison nutzen wollen. Die Kombination aus Dunkelheit, schlechter Sichtbarkeit und nasser oder glatter Fahrbahn erhöht das Risiko schwerer Unfälle für alle kritischen Zielgruppen.

### ***Was ist zu tun?***

Wir bitten die Saarländerinnen und Saarländer, mit einer korrekt eingestellten und funktionierenden Beleuchtung des eigenen Fahrzeugs einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr zu leisten und den kostenlosen jährlichen Service der **Aktion Licht-Test** des Zentralverbands des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes sowie der Deutschen Verkehrswacht zu nutzen. Wir werben dafür, bei allen teilnehmenden Werkstattbetrieben eine kostenlose Überprüfung der Beleuchtungseinrichtung am eigenen PKW durchführen zu lassen. Beim Licht-Test werden wesentliche Bestandteile der Fahrzeugbeleuchtung auf Funktion und richtige Einstellung nach den Vorgaben der Straßenverkehrszulassungsordnung getestet, unter anderem das Fern- und Abblendlicht sowie die Brems- und Schlusslichter. Weitere Informationen zur Aktion sind unter **www.licht-test.de** abrufbar. Im Rahmen unserer Öffentlichkeitsarbeit weisen wir in den Medien auf die Aktion hin. Die Vollzugspolizei unterstützt die Aktion Lichttest und gibt im Rahmen ihrer Kontrollen entsprechende Hinweise.

Die Entscheidung, **gut sichtbare Kleidung**, insbesondere mit **retroreflektierenden Applikationen** zu tragen, obliegt jedem **Einzelnen**. Wir werben ganz intensiv dafür, z. B. im Rahmen des „**Tags der Verkehrssicherheit**“. Gerade in der dunklen Jahreszeit gilt: **Sichtbarkeit ist das „A und O“ im Straßenverkehr!** Eine reflektierende, helle Bekleidung erhöht die Sichtbarkeit und ist deshalb unverzichtbar.

So begrüßen wir auch „**Laufbus-Projekte**“, wie z. B. in der Gemeinde Ensdorf oder Kirkel, und unterstützen diese im Rahmen unserer Möglichkeiten, z. B. durch Übergabe von Utensilien zur Erhöhung der Sichtbarkeit.

Wir bitten die Eltern, beim Kauf eines **Schulranzens** darauf zu achten, dass dieser die **DIN-Norm 58124** erfüllt, welche die Verarbeitung von **mindestens 20 Prozent fluoreszierendes** und **10 Prozent reflektierendes Material** vorschreibt. Auch sollte auf funktionelle Oberbekleidung geachtet werden, die über reflektierende Applikationen verfügt.

Die Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater der Vollzugspolizei weisen in den **Jugendverkehrsschulen** sowie in **Veranstaltungen für Seniorinnen und Senioren** auf die Problematik hin, geben wichtige Tipps und verteilen **Sicherheitsutensilien** für mehr Sichtbarkeit.

Zur Verbesserung der Sichtbarkeit für **Rad Fahrende im Alltagsverkehr** verteilen wir zu Beginn und zum Abschluss der „**Aktion Stadtradeln**“ Warnwesten und Reflektorbänder an die Teilnehmenden der saarländischen Städte und Kommunen, um vor allem die schweren Abbiegeunfälle zwischen Kfz- und Rad Fahrenden durch Übersehen zu verhindern.

Gemeinsam mit dem ADAC Saarland, dem Hotel und Gaststättenverband Dehoga Saarland sowie dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) wollen wir die **Sichtbarkeit der Motorrad Fahrenden** verbessern, indem wir an die durch den ADAC als motorradfreundlich zertifizierten Hotel- und Gaststätten Motorradwarnwesten sowie weitere Sicherheitsutensilien an Motorrad Fahrende Gäste veräußern. Die Vollzugspolizei verteilt bei ihren gezielten Kontrollaktionen oder Begleitungen von

Motorradveranstaltungen zum Saisonauftakt Motorradwarnwesten, Sicherheitsutensilien sowie Infomaterialien im direkten Austausch mit der Zielgruppe.

## V. 3.6 Richtiges Verhalten am Verkehrsunfallort und Rettungsgasse

### *Um was geht es?*

Viele weisen es weit von sich – aber es passiert dann doch: Von der **einen auf die andere Sekunde** ist man an einem **Verkehrsunfall** beteiligt. Dieses sehr einschneidende Ereignis kann einen unvermittelt aus dem gewohnten Leben hinauskatapultieren, selbst wenn es sich „nur“ um einen Blechschaden handelt. Sofern man dann noch in der Lage ist treffen einen sofort **zahlreiche rechtliche und praktische Verpflichtungen**, die teilweise empfindlich bestraft werden können, wenn man sie missachtet (**Erste Hilfe leisten, Unfallstelle absichern, Polizei und Rettungskräfte alarmieren**). Wurde jemand verletzt, stößt man schnell an eigene Grenzen.

Ist man selbst Opfer schwerer Verletzungen, vertraut man darauf, dass die **Rettungskette stimmt** und sich **Ersthelfende vor Ort korrekt, diszipliniert und respektvoll** verhalten und über die Hilfskenntnisse verfügen, die man vielleicht selbst zwischenzeitlich vergessen hat. Umfragen, wie die des Instituts Toluna im Auftrag der Asklepios-Kliniken aus dem Jahr 2017, belegen: Nur jeder fünfte Deutsche traut sich überlebensnotwendige Maßnahmen bei Unfallopfern zu. Nur 22 Prozent würden einen Verletzten bei Atemstillstand beatmen, 21 Prozent eine starke Blutung stillen und 19 Prozent eine Herzdruckmassage machen.

Aber auch Unbeteiligte, die sich zufällig der Unfallstelle nähern, haben Verpflichtungen und können sich zudem vielfach falsch verhalten: Die **unterlassene Hilfeleistung**, das **Behindern von Rettungskräften**, das **Nichtbilden der Rettungsgasse** oder das **Fotografieren und Filmen von Unfallopfern** kann mittlerweile hoch bestraft werden.

Auch die Unfallstelle wird zur unmittelbaren Gefahrenquelle. Je nach Unfallörtlichkeit kommt es sofort zu Verkehrsstauungen. Rettungsmaßnahmen werden in Gang gesetzt, Schaulustige werden angelockt.

Fahrzeugtechnisch verfügen alle Neufahrzeuge ab dem 31. März 2018 über das **eCall-System**. Es nutzt Mobilfunk und Satellitenortung, um nach einem Unfall aus dem Auto heraus (automatisch oder manuell) eine Telefonverbindung zur einheitlichen Rufnummer 112 der nächstgelegenen Rettungsleitstelle herzustellen. Zusätzlich zur Sprachverbindung überträgt das eCall-System u. a. Informationen zum Unfallort, zur Fahrzeugposition, zur Unfallzeit, und zum Fahrzeug und zur Fahrzeugbesetzung (sofern der Gurt getragen wird).

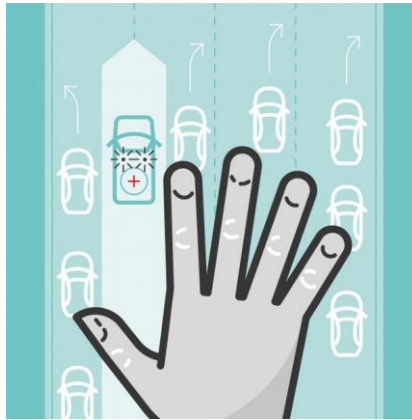
### *Wie ist es zu bewerten?*

Ein Verkehrsunfall ist für Beteiligte und Unbeteiligte ein dramatisches Ereignis. Oftmals entscheiden danach **Sekunden** über mögliche **Folgen für ein ganzes Leben**. Nachlässige Fehler oder bewusstes Fehlverhalten können die Folgen eines Verkehrsunfalles verschlimmern. Vor allem Fehler der ersten Minuten sind oft nicht mehr gut zu machen, z.B. wenn die **Rettungsgasse gar nicht, zu spät oder falsch gebildet** wird oder sich eine Traube von **Schaulustigen „gaffend“** um das Opfer versammelt, statt ihm zu helfen oder Rettungskräfte behindert werden.

**Oberstes Gebot an der Unfallstelle muss daher der Hilfsgedanke sein.**

Die besten Helfer sind die Profis. Daher ist es wichtig, dass die Rettungsdienste so schnell wie möglich vor Ort gelangen können. Nach einer Umfrage des DRK unter Beteiligung des Saarlandes verlieren Helfer in 80 Prozent aller Einsatzfahrten **wertvolle Zeit**, weil die **Rettungsgasse blockiert** wird. Der damit einhergehende Zeitverlust in Situationen, in denen es auf jede Sekunde ankommt, wird auf bis zu fünf Minuten geschätzt.

Die **Bildung einer Rettungsgasse** ist lebensnotwendig. Die Verweigerung wird mittlerweile zu Recht sehr hoch bestraft. Die Rettungsgasse ist nach der **neuen Regel** bereits dann zu bilden, wenn sich der Verkehr mit Schrittgeschwindigkeit bewegt und nicht erst, wenn der Verkehr steht, denn dann ist deren Bildung meistens wesentlich schwieriger. Sie ist immer zwischen dem linken und dem rechts daneben befindlichen Fahrstreifen zu bilden.



(Quelle: DVR)

Und um es ganz klar auszudrücken: **Gaffen geht gar nicht!** Sich am Leid anderer Menschen in hilfloser Lage zu ergötzen, es zu foto- oder videografieren, um die eigene Beliebtheit in sozialen Medien flüchtig zu steigern, ist moralisch verwerflich und indiskutabel. Gaffer behindern und stören die professionellen Ersthelfer bei ihrer wichtigen Arbeit der primären Opferhilfe. Gaffer handeln aber nicht nur moralisch verwerflich. Ihr **Verhalten ist auch gefährlich**. Sie gefährden sich selbst oder Unbeteiligte durch ihr unverantwortliches Verhalten.

Wer also selbst nicht helfen kann, muss es anderen, die es können, so leicht wie möglich machen. Deshalb handelt richtig, wer an Unglücksstellen prüft, ob er nützlich sein kann. Ist er es nicht, soll er den Ort des Geschehens schnellstmöglich hinter sich lassen.

### ***Was ist zu tun?***

Es darf keine Glückssache sein, ob jemand nach einem Unfall rechtzeitig geholfen bekommt oder nicht. Rund zehn Prozent der tödlich Verunglückten könnten jährlich durch Erste Hilfe gerettet werden. Es ist also entscheidend, dass möglichst alle Verkehrsteilnehmende ihr **Wissen in Erster Hilfe auffrischen**, denn bei vielen Saarländerinnen und Saarländern liegt der erste „Erste Hilfe Kurs“ schon viele Jahre zurück. Deshalb bitten wir: Machen Sie den **zweiten „Erste-Hilfe-Kurs!“**. **Nutzen Sie die vielfältigen Angebote** der Rettungs- und Hilfsorganisationen wie z. B. dem Deutschen Roten Kreuz, des Malteser Hilfsdienstes oder des Arbeiter-Samariter-Bundes, die Kurse für lebensrettende Sofortmaßnahmen am Unfallort anbieten. Nehmen Sie auch die zahlreichen Angebote der Arbeitgeber im Rahmen des **innerbetrieblichen Sicherheitsmanagements in Anspruch**. Dort wo diese Angebote fehlen, bitten wir, die regelmäßige Einführung solcher Angebote zu prüfen.

Bei schweren Verkehrsunfällen auf Autobahnen zählt jede Sekunde. Die **Bildung einer Rettungsgasse ist daher lebenswichtig**. Wir haben uns in den maßgeblichen Gremien für eine gesetzliche Klarstellung der Regeln und für die höhere Bestrafung bei Zuwiderhandlungen gegen diese wichtige Regel ausgesprochen. Die Polizei wird erkannte Verstöße, wenn immer möglich ahnden. Wir bitten die Fahrschulen, diese wichtige Regel in der theoretischen Vorbereitung intensiv zu behandeln.

Gemeinsam mit zahlreichen Kooperationspartnern (ADAC Saarland, Deutsche Feuerwehr-Gewerkschaft Saarland, Landesverband der Fahrlehrer Saarland, Technisches Hilfswerk Saar, Zweckverband für Rettungsdienst u. Feuerwehralarmierung Saar) haben wir vor Abgabe der Aufgabe an das Fernstraßenbundeamt durch den Landesbetrieb für Straßenbau an zahlreichen saarländischen Brückenbauwerken **Brückenbanner des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR)** installiert, um auf die Notwendigkeit der Bildung einer Rettungsgasse öffentlichkeitswirksam hinzuweisen, und an die Regel zu erinnern.



Dort wo man nicht selbst helfen kann, soll es den Profis überlassen werden. Wer durch unverantwortliches Handeln diese wichtige Arbeit der Ersthelfer behindert, das Leid anderer Menschen aufzeichnet, um es in den sozialen Netzwerken zu teilen, und andere durch sein Verhalten gefährdet muss mit Konsequenzen rechnen. Wir haben daher in den Bund-Länder-Gremien alle Maßnahmen unterstützt, um vorhandenes Recht zu schärfen und bestehende Rechtslücken zu schließen, damit solche Verhaltensweisen zukünftig nicht mehr vorkommen.

Mit unserer **unmissverständlichen Öffentlichkeitskampagne [www.gaffenistgefaehrlich.de](http://www.gaffenistgefaehrlich.de)**, die wir gemeinsam mit Studierenden der Hochschule für Bildende Künste des Saarlandes (HBK) entwickelt haben, wollen wir sehr nachdrücklich darauf hinweisen, welche Konsequenzen Gaffern auch ganz persönlich drohen können, wenn sie sich an einer Unglücksstelle falsch verhalten. Mit der nachfolgenden Bildmarke wollen wir die Problematik auch in Zukunft immer wieder in Erinnerung rufen:



Der Rettungsdienst im Saarland wird im Auftrag der saarländischen Landkreise vom Zweckverband für Rettungsdienst und Feuerwehralarmierung Saar (ZRF Saar) organisiert. Über die „Integrierte Leitstelle des Saarlandes“, einer Dienststelle des ZRF Saar, werden die Notrufe abgefragt und die über 200.000 Einsätze des öffentlich-rechtlichen Rettungsdienstes im Saarland koordiniert. An 37 Rettungswachenstandorten werden 56 Rettungswagen (RTW), 14 Notarztsatzfahrzeuge (NEF) und 57 Krankentransportwagen (KTW) vorgehalten, um mit einer planerischen Fahrzeit von acht bis neun Minuten überall im Saarland am Einsatzort zu sein, z.B. auch, wenn sich schwere Verkehrsunfälle ereignet haben.

Für die Durchführung des Rettungsdienstes beauftragt der ZRF neben den Hilfsorganisationen Arbeiter-Samariter-Bund (ASB), Deutsches Rotes Kreuz (DRK), Malteser Hilfsdienst (MHD) und Johanniter-Unfall-Hilfe (JUH) auch die Feuerwehren der Landeshauptstadt Saarbrücken und der Stadt Neunkirchen. Nach dem Motto „Wir helfen gemeinsam“ arbeiten alle Beteiligten an einer schnellst- und bestmöglichen Versorgung von Unfallopfern im Saarland.

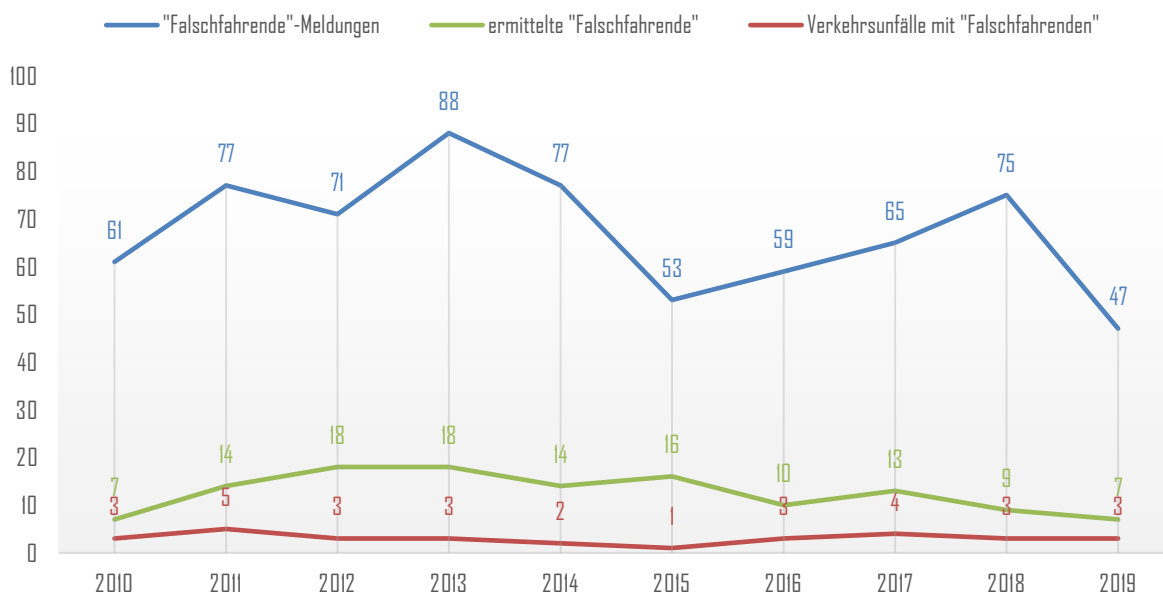
## V. 3.7 Fahren entgegen der Fahrtrichtung

### *Um was geht es?*

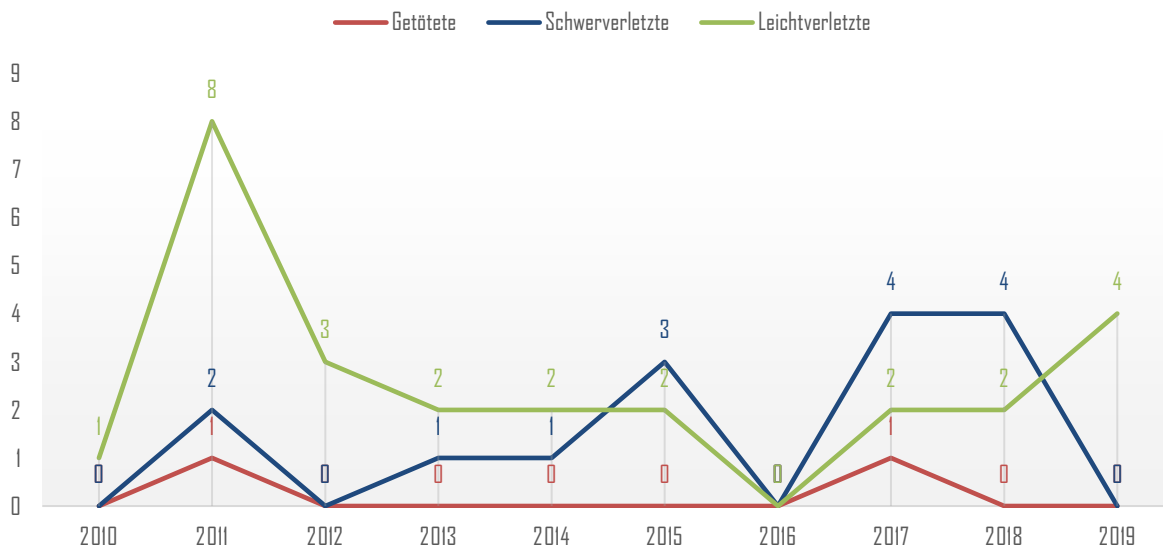
Es ist für uns alle eine **erschreckende Vorstellung**: Gemeinsam mit anderen Fahrzeugen ist man auf der Autobahn mit höherer Geschwindigkeit unterwegs und plötzlich taucht ein Fahrzeug auf, das einem auf der eigenen Fahrbahn verbotenerweise entgegenkommt. **Falschfahrende** sorgen jedes Jahr für traumatische Erlebnisse auf Autobahnen. Zwar ereignen sich dank eines funktionierenden Meldesystems über den Rundfunk, der Fahrzeugnavigationssysteme sowie der Umsicht vieler nicht zwangsläufig Verkehrsunfälle. Wenn es aber geschieht, sind die Folgen immer dramatisch. Falschfahrende sorgen leider noch zu oft für hochgefährliche Situationen. Sie sind **keine „Geisterrfahrer“**, denn anders als Geister sind **Falschfahrende leider sehr real**.

Mit jährlich ca. 2.000 **Verkehrswarnfunkmeldungen** der Polizei sind bundesweit möglicherweise **fünf solcher Falschfahrenden pro Tag** auf deutschen Autobahnen unterwegs. 2018 gab es in Deutschland auf Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraßen 87 Verkehrsunfälle wegen Falschfahrenden, 15 Menschen kamen dabei ums Leben. Das sind knapp 4 Prozent aller bei Verkehrsunfällen dort getöteten Menschen. Im Saarland schwankt die Zahl der gemeldeten Falschfahrenden in den letzten Jahren zwischen 47 und 88, die Dunkelziffer liegt vermutlich höher. Viele, die die Fahrbahn in falscher Richtung befahren, bemerken ihren Fehler und korrigieren ihn (nicht selten durch gefährliche Wendemanöver) oder sind bereits verschwunden, bevor die Polizei eintrifft. Im Jahre 2018 musste die Vollzugspolizei im Saarland wegen insgesamt 75 Falschfahremeldungen ausrücken. In den Jahren 2006, 2007, 2011 und 2017 wurden im Saarland bei solchen Unfällen auch Menschen getötet.

"Falschfahrende"-Meldungen und  
im Zusammenhang stehende Verkehrsunfälle  
Entwicklung im Saarland im Zeitraum 2010 - 2019



Verunglücktenzahlen bei  
im Zusammenhang mit "Falschfahrende"-Meldungen stehenden  
Verkehrsunfällen  
Entwicklung im Saarland im Zeitraum 2010 - 2019



### Wie ist es zu bewerten?

Im Ländervergleich liegt das Saarland gemeinsam mit den Stadtstaaten auf den vorderen Plätzen bei den Falschfahremeldungen, was wegen des **engen Autobahnnetzes, der Verkehrsdichte und der hohen Anzahl von Ein- und Ausfahrten** erklärbar ist.

Eine Untersuchung des ADAC hat ergeben, dass neben den Wochenenden **vor allem Dunkelheit** ein Problem ist. Das hat Gründe: Bei Dunkelheit werden Markierungen und Verkehrszeichen schlechter erkannt. Es fahren weniger Autos, so dass orientierungslose Pkw Fahrernde sich dann nicht an den Scheinwerfern anderer Autos orientieren können, um die richtige Spur zu finden. Auch schätzt der ADAC, dass leere Autobahnen Pkw Fahrernde dazu verführen können, einfach umzudrehen, wenn sie eine Ausfahrt verpasst haben.

Das größte Risiko, besteht an den **Autobahneinfahrten**. Ungefähr die Hälfte aller Falschfahrten beginnen hier. Auch an **Autobahnkreuzen und -dreiecken, an Tank- und Rastanlagen sowie Autobahnparkplätzen** geraten Verkehrsteilnehmende bisweilen auf die falsche Spur.

Eine schnelle **Warninformation** an alle Verkehrsteilnehmenden auf den betroffenen Streckenabschnitten ist daher enorm wichtig.

Wegen der Gefährlichkeit von Falschfahrten sieht das Strafrecht **hohe Strafen** vor.

### Was ist zu tun?

Auch auf saarländische Autobahnen sind Falschfahrten zu verzeichnen. Die Zahlen sind nicht alarmierend. Wenn wir aber die **Möglichkeiten von Falschfahrten verringern**, minimieren wir auch weiterhin das Risiko. Unser Ziel ist es, Falschfahrten erst gar nicht entstehen zu lassen. Vor allem Anschlussstellen der saarländischen Autobahnen sollen baulich so gestaltet, beschildert und markiert werden, dass diese **intuitiv richtig befahren** werden.



So hat der Landesbetrieb für Straßenbau (LfS) nach einer im Jahre 2013 umfassend durchgeführten **Verkehrsschau** an den 80 saarländischen Autobahnanschlüssen und 17 Autobahnrastanlagen zahlreiche Verbesserungen vorgenommen. So wurden auf der Grundlage der bestehenden Regelwerke festgestellte Mängel im Hinblick auf Qualität und Sichtbarkeit von Verkehrszeichen und Markierungen überprüft, erkannte Mängel beseitigt und erforderliche Veränderungen und Ergänzungen vorgenommen.

Dazu gehörten

- kleinere Korrekturen wie z. B. das Drehen von Schildern
- Erneuerung und Ersetzung von visuell besser erkennbaren Schildern
- Ergänzung der Wegweisungen
- Erneuerung, Ergänzung oder räumliche Verschiebung von Markierungen

Damit soll die die Einfahrt-Situation an Autobahnen begreifbarer gemacht werden.

Durch **Verkehrsschauen** konnten wertvolle Erkenntnisse gewonnen werden, die in einen **Maßnahmenkatalog** eingearbeitet wurden und bei Neubau-, Ausbau- und Umbaumaßnahmen seither berücksichtigt werden. Im Rahmen seiner **ständigen Streckenkontrollen** behält der LfS die Autobahnanschlüsse, die Rastanlagen aber auch die zweibahnigen saarländischen Bundesstraßen vorausschauend im Blick, um Defizite zu erkennen, die zu Falschfahrten führen könnten.

Mit Inkraftsetzung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO v. 15.11.2021 analysiert und bewertet das Fernstraßen-Bundesamt mit seiner Autobahn-GmbH die anonymisiert an das Statistische Bundesamt übermittelten Unfalldaten über alle polizeilich aufgenommen Straßenverkehrsunfälle auf Autobahnen, damit gegebenenfalls auf Gefahrenlagen reagiert werden kann.

Kommt es doch zu einer Falschfahrt, so hat für uns die **frühzeitige Information** aller Verkehrsteilnehmenden auf saarländischen Autobahnen höchste Bedeutung. Hierzu steht uns ein bewährter **Verkehrswarndienst** für das saarländische Straßennetz und der angrenzenden Großregion zur Verfügung. Falschfahremeldungen sind besondere Gefahrenlagen von höchster Priorität. Über die Führungs- und Lagezentrale der Vollzugspolizei des Saarlandes werden **zentral Verkehrswarntfunkmeldungen** über eine spezielle Software unverzüglich in ein System eingegeben. Rundfunkanstalten und sonstige Anbieter von Verkehrswarntfunkmeldungen nehmen sie entgegen, wo sie dann an die Medien- und Navigationssysteme der Fahrzeuge gesteuert werden. Laufende Rundfunkprogramme werden unterbrochen, um die Falschfahrerwarnung zu verlesen. Auf den Displays der mit **Traffic Message Chanel-Technik (TMC)** ausgestatteten Navigationssysteme der Fahrzeuge werden Falschfahrerwarnungen angezeigt. Durch die zeitnahe Weitergabe von Falschfahremeldungen erfolgt so eine **Information in Echtzeit**. Zeitgleich werden Interventionskräfte der Vollzugspolizei entsandt, um die Gefahrensituationen zu beseitigen und Falschfahrende zu ermitteln.

## V. 3.8 Fahrschulausbildung/Fahrerlaubnisrecht (BF 17), Berufskraftfahrerqualifikation

### *Um was geht es?*

Die mit Abstand am stärksten gefährdete Altersgruppe im Straßenverkehr ist die der **18- bis 24-Jährigen** (s.a. Kapitel V.1.3 Jugendliche und Junge Erwachsene). Anfängerrisiko, fehlende Erfahrung und der Überhang des sogen. „Jugendlichkeitsrisikos“ – bei vielen der **jungen Fahranfängerinnen und Fahranfängern** treffen diese zur gleichen Zeit zusammen. Umso wichtiger ist daher eine gute theoretische und praktische Vorbereitung für eine verantwortungsvolle Teilnahme am Straßenverkehr. Es steht daher außer Frage, dass wir auch in Zukunft eine kompetente und **professionelle Fahrausbildung und Fahreignungsprüfung** im Saarland brauchen.

Im Saarland gibt es ca. **150 Fahrschulen**, in denen die Führerscheinanwärterinnen und -anwärter ihre grundlegenden Kompetenzen zur selbstständigen Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr erwerben können. Eine an die rechtliche und wissenschaftliche Fortentwicklung angepasste **theoretische und praktische Prüfung** soll sicherstellen, dass die Prüflinge erworbenes Wissen tatsächlich beherrschen. Der TÜV Saarland e.V. als Technische Prüfstelle zur Abnahme der Fahrerlaubnisprüfungen sowie die Fahrschulen leisten daher einen maßgeblichen Beitrag zur Verkehrssicherheit auf saarländischen Straßen.

Als ein wichtiges Element für das Erlangen von mehr Fahrerfahrungen und damit mehr Fahrsicherheit hat sich das rechtliche Instrument des „**Begleiteten Fahrens mit 17**“ erwiesen.

Nicht nur für Berufsanfängerinnen und -anfänger im gewerblichen Personen- und Güterverkehr ist die im Zusammenhang mit der Fahrerlaubnis stehende **Berufskraftfahrerqualifikation** ein wichtiges Element für mehr Verkehrssicherheit.

### *Wie ist es zu bewerten?*

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich die **Fahrschulausbildung** in vielen wesentlichen Merkmalen weiterentwickelt. Neben den **Kenntnissen** umfangreicher Regeln und den **Fähigkeiten** zur Bedienung der Fahrzeugtechnik wird die Fahrausbildung permanent den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen und sich ändernden technischen Bedingungen angepasst. Hierzu zählen neue Methoden der Wissensvermittlung ebenso dazu wie Fahrerassistenzsysteme und alternative Antriebsformen. Ziel muss es daher sein, diese wichtige Arbeit ständig zu verbessern, z. B.

- durch zeitgemäße digitale Lernmethoden.
- die Nutzung neuer Technologien (z.B. den ergänzenden Einsatz von Fahrsimulatoren).
- weitergehende Professionalisierung der Ausbildung für Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer sowie der Fahrerlaubnis-Ausbildung in allen Fahrerlaubnisklassen
- einheitliche Bildungsstandards als wichtige Brücke zwischen Fahrschulausbildung und Fahrerlaubnisprüfung

**Dem „Begleiteten Fahren ab 17“ kommt dabei eine große Bedeutung zu.** Die Erfahrungen sind nicht nur im Saarland positiv: Mit der Möglichkeit, sich ab 17 Jahren durch eine erfahrene Person im Pkw begleiten zu lassen, gehen die jungen Saarländerinnen und Saarländer mit ihren Begleiterinnen und Begleitern sehr verantwortungsbewusst um. Das bestätigt auch die saarländische Verkehrsunfallbilanz. Nach einer ADAC-Studie sammeln die Fahranfängerinnen und Fahranfänger mit den erfahrenen Begleitpersonen mit durchschnittlich rund 1.400 Kilometern sehr viel **Fahrpraxis**.

Zum Vergleich: In der Fahrausbildung in der Fahrschule sind sie vorher etwa 500 Kilometer am Steuer unterwegs. Dadurch erweitert sich der Erfahrungshorizont und vermindert eines der größten Defizite der jungen Fahrerinnen und Fahrer und damit das Unfallrisiko.

Für das **Fahrpersonal im gewerblichen Güterkraft- oder Personenverkehr** gilt seit einigen Jahren im Zusammenhang mit dem Fahrerlaubniswerb die Verpflichtung zur Grundqualifikation und Weiterbildung (**Berufskraftfahrerqualifikation**). Den Fahrerinnen und Fahrern sollen hierbei vertiefende Erkenntnisse im Zusammenhang mit ihrem fahrerischen Beruf zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vermittelt werden. Diese Grundqualifikation müssen beide Berufsgruppen zusätzlich zum Führerscheinerwerb absolvieren. Alle fünf Jahre ist zudem eine **Weiterbildung** erforderlich. Diese wichtigen Voraussetzungen für mehr Verkehrssicherheit stellen gerade das Saarland mit seiner Grenznahe zu Frankreich und Luxemburg und seinen zahlreichen Berufspendlern vor Herausforderungen, wenn der Wohnsitz in Frankreich oder Luxemburg, die gesetzlich geforderte Berufskraftfahrerqualifikation aber in Deutschland erworben wurde.

### ***Was ist zu tun?***

**Saarländische Fahrschulen, Prüforganisationen und Ausbildungsstätten nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsrecht** leisten mit ihrem Ausbildungsangebot und ihren Prüfmaßnahmen einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsunfallverhütung und damit für mehr Verkehrssicherheit. Wir setzen uns in den Gremien auf Bundes- und Landesebene für ein **modernes Fahrlehrerrecht** und zeitgemäße Grundlagen für eine **optimale Fahrausbildung** in Theorie und Praxis ein, die die Chancen der Digitalisierung nutzt sowie den Einsatz von moderner Technologie wie z.B. Fahrsimulatoren ermöglicht. Hierzu gehört auch eine ständige Verbesserung der Ausbildung zur Fahrlehrerin oder zum Fahrlehrer. In Abstimmung mit den sechs saarländischen Fahrlehrerbehörden setzen wir **Fachberaterinnen und Fachberater** für mehr Qualitätssicherung ein, um den ordnungsgemäßen Betrieb in Fahrschulen sicherzustellen. Aktuelle Probleme aus der Fahrlehrerschaft oder bei der Durchführung der Fahrlehrerprüfungen werden gemeinsam mit den Fahrlehrerbehörden, den Fahrlehrerverbänden, dem TÜV Saarland e.V. sowie den Fachberaterinnen und Fachberatern besprochen, um die Fahrlehrerausbildung nicht nur pädagogisch zu optimieren.

Wir verfolgen damit das Ziel,

- Mängel in den Fahrschulen zu erkennen und zu beseitigen.
- Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer zu beraten und zu unterstützen.
- ein hohes Niveau bei der Ausbildung von Fahrschülerinnen und Fahrschüler zu halten.

Untersuchungen, Umfragen und Statistiken belegen: Das von uns von Anfang an unterstützte „**Begleitete Fahren mit 17**“ ist ein großer Sicherheitsgewinn im Straßenverkehr. Wir werden daher in den Gremien auf Bundesebene Projekte befürworten, die eine Ausweitung des begleitenden Fahrens mit 16 Jahren erproben sollen.

Damit Berufspendlerinnen und -pendler aus Frankreich oder Luxemburg mit Arbeitsplatz bei einem saarländischen Unternehmen für Personen- oder Güterbeförderung die nach europäischem Recht geforderte **Berufskraftfahrerqualifikation** erwerben können, haben wir beim Nachweis und der Dokumentation der erworbenen Qualifikation sehr früh unbürokratische Hilfe geleistet. Gerade für Pendlerinnen und Pendler mit Wohnsitz in Frankreich oder Luxemburg und saarländischem Arbeitsplatz war es bislang unmöglich die Berufskraftfahrerqualifikation in ihren Führerscheinen (durch Eintrag der Schlüsselzahl 95) nachzuweisen. Mit unserer Übergangslösung verfolgten wir das Ziel, den Fahreremangel in den Betrieben zu reduzieren und der Gruppe der Berufskraftfahrer zu helfen, damit diese ihren Arbeitsplatz behalten können.

Um Verwaltungsverfahren zu vereinfachen, Rechtsunsicherheiten zu beseitigen und Ungleichbehandlungen zwischen den Bundesländern mit und ohne nationalen Grenzen zu vermeiden, haben wir uns in einer Initiative im Bundesrat dafür eingesetzt, dass Übergangslösungen beendet werden. So sind ab dem 23.05.2021 z. B. europaweit gültige Fahrerqualifizierungsnachweise **bundesweit einheitlich** eingeführt. Daneben soll mit dem Aufbau eines **Berufskraftfahrerqualifizierungsregisters** der Austausch zwischen den europäischen Mitgliedstaaten über Teilnahmebescheinigungen an Maßnahmen zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation und der Weiterbildung des

Fahrpersonals sowie der Nachweis der absolvierten Qualifikationen eu-weit problemlos ermöglicht werden.

## VI. Verkehrsverhältnisse (Handlungsfeld Verkehrsinfrastruktur)

### VI. 1. Allgemeines

Die Verkehrssicherheit im Straßennetz des Saarlandes ist nicht ausschließlich vom Verhalten der Verkehrsteilnehmenden im Verkehrsraum abhängig. Vielmehr ist das zeitgleiche Auftreten einer Vielzahl unfallbegünstigender Faktoren für das Ausschöpfen des vorhandenen Sicherheitsspielraums im „**Verkehrssystem Straße**“ und somit für den Eintritt eines Unfallereignisses ursächlich. Einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben auch die straßenbaulichen, verkehrstechnischen und verkehrsregelnden Infrastrukturen sowie die jeweils zugehörigen Planungen.

Bedingt durch weiter zunehmende, teilweise sehr hohe Verkehrsbelastungen und durch Abnutzungs- bzw. naturgegebene Alterungsprozesse unterliegen diese Infrastrukturelemente kontinuierlichen Veränderungen, welche die Verkehrssicherheit beeinträchtigen können. Daher kommt der systematischen Verkehrssicherheitsarbeit aller, an einer sichereren Mobilität Beteiligten eine besondere Bedeutung zu.

Die Saarländische Landesregierung möchte die Vision Zero und das damit verbundene Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bzw. der Schwerverletzten im Straßenverkehr bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 2020 zu halbieren, nach dem „**Safe System**“-**Ansatz**<sup>1</sup> unterstützen.

In diesem Zusammenhang ist in gemeinsamer Verantwortung aller Ebenen sicherzustellen, dass Straßenverkehrsunfälle nicht zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen. Intelligent konzipierte, ordnungsgemäß instandgehaltene und eindeutig markierte sowie beschilderte Straßen leisten einen maßgeblichen Beitrag, die Wahrscheinlichkeit von Straßenverkehrsunfällen zu verringern und schwerwiegende Unfallfolgen bei Fahrfehlern zu vermindern („fehlerverzeihende Straßen“). Gestaltung und Zustand der verkehrlichen Infrastruktur beeinflussen somit direkt die Verkehrssicherheit. Im Idealfall ist die Infrastruktur selbsterklärend, so dass deren Nutzerinnen und Nutzer intuitiv zu sicherem Verhalten angeleitet werden. Kennzeichen einer solchen Ausgestaltung sind z. B. ausreichende Sicht auf den weiteren Streckenverlauf, auf vorausliegende Verkehrsknotenpunkte bzw. auf andere Verkehrsteilnehmende sowie die Freihaltung der Straßenseitenräume von gefährlichen Hindernissen oder zumindest deren Absicherung.

---

<sup>1</sup> Der „**Safe-System**“-**Ansatz** sieht vor, die Funktion, Planung und Gestaltung von Straßen sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen so aufeinander abzustimmen, dass menschliches Fehlverhalten ausgeglichen wird und eventuelle Unfälle keine Todesopfer oder Schwerverletzten mehr fordern.

## VI. 2. Technische Regelwerke

Im Rahmen der Bund-Länder-Gremienarbeit unterstützen wir die Erarbeitung und Fortschreibung der technischen **Regelwerke für die Planung, den Bau und den Betrieb von Straßen**, führen diese Regelwerke für den Baulastbereich der Straßenbauverwaltung des Saarlandes ein und empfehlen im Regelfall deren Anwendung auch für den Bereich der kommunalen Straßen. Bei der Erarbeitung und Fortschreibung der Regelwerke hat jeweils der Aspekt der Verkehrssicherheit einen wesentlichen Stellenwert. Somit ist sichergestellt, dass der Neu-, Um- und Ausbau von Bundes-, Landes- und innerörtlichen Straßen mit einem größtmöglichen Sicherheitsniveau, dem jeweils aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik entsprechend, erfolgen kann.

### VI. 2.1 Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur

Das Verfahren des Sicherheitsmanagements für die saarländische Straßeninfrastruktur stützt sich maßgeblich auf die Vorgaben der aktuell gültigen Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur, welche am 19. November 2008 durch die EU-Kommission veröffentlicht wurde.

Ziel der konsequenten Anwendung dieser Richtlinie ist die Nutzung der Sicherheitsreserven, die ein Sicherheitsmanagement im Bereich der Straßeninfrastruktur (siehe Abbildung 1) bietet. Mit ihr sind die Einführung und Durchführung von Verfahren für Folgenabschätzungen hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit (Artikel 3), für Straßenverkehrssicherheitsaudits (Artikel 4), für das Sicherheitsmanagement des Straßennetzes (Artikel 5) und für Sicherheitsüberprüfungen (Artikel 6) durch die Mitgliedstaaten vorgeschrieben. Die Richtlinie wurde Ende 2010 mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau ARS 26/2010 des BMVI in nationales Recht überführt und deren Anwendung mit Erlass des Ministeriums für Umwelt, Energie und Verkehr vom 16.12.2010 für den Bereich des klassifizierten Straßennetzes landesseitig verbindlich eingeführt sowie für die kommunalen Straßen empfohlen.

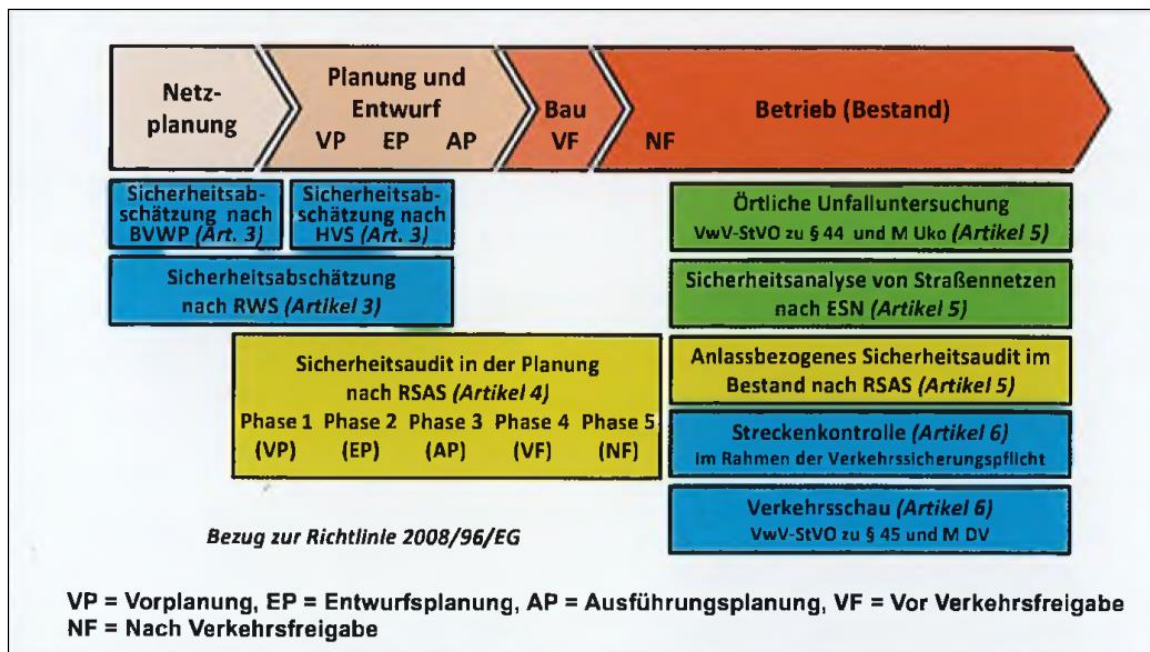


Abbildung 1: Verfahren des Sicherheitsmanagements für die Straßeninfrastruktur (nach FGSV 2019)

Mit der Richtlinie (EU) 2019/1936 vom 23. Oktober 2019 zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur steht nun eine Aktualisierung der bisherigen Regelungsinhalte bevor, welche gemäß Vorgabe der EU-Kommission bis spätestens Dezember 2021 rechtsverbindlich für alle Mitgliedsstaaten in nationales Recht zu überführen ist. Mit dieser Richtlinie werden die Einführung und Durchführung von Verfahren für Folgenabschätzungen hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit (Artikel 3), Straßenverkehrssicherheitsaudits (Artikel 4), netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertungen (Artikel 5) und regelmäßige Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen (Artikel 6) durch die Mitgliedstaaten vorgeschrieben.

Die Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur gilt für in Planung, im Bau oder in Betrieb befindliche Straßen, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind, sowie Autobahnen und andere Fernstraßen (Bundesfernstraßen). Sie enthält u. a. Regelungen zu folgenden Aspekten der Straßeninfrastruktursicherheit:

### **VI. 2.1.1 Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit für Infrastrukturprojekte (Artikel 3)**

#### ***Um was geht es?***

In der Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit ist für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen anzugeben, welche Sicherheitsaspekte zur Wahl der vorgeschlagenen Lösung beitragen. Die Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit für Infrastrukturprojekte ist in der ersten Planungsphase und vor Erteilung der Baugenehmigung für das Infrastrukturprojekt unter Berücksichtigung der in der Richtlinie genannten Kriterien (Anhang I der Richtlinie) durchzuführen.

#### ***Wie ist es zu bewerten?***

Die bestehenden und in der Straßenbauverwaltung des Saarlandes praktizierten Verfahren zur Aufnahme von Straßenbauprojekten in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP), der Anwendung des Handbuchs für die Verkehrssicherheit von Straßen (HVS) und der Richtlinien für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (RWS) beinhalten bereits wesentliche Aspekte der notwendigen Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit für Infrastrukturprojekte gemäß Artikel 3 der geänderten Richtlinie 2008/96/EG. Somit kommt der Sicherheit im Straßenverkehr bereits in den ersten Planungsstufen eine wesentliche Bedeutung zu.

#### ***Was ist zu tun?***

Zur geforderten Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit für Infrastrukturprojekte gemäß Artikel 3 der Richtlinie ergeben sich unter Berücksichtigung der beschriebenen Verfahrensweisen zunächst keine Handlungserfordernisse für die Straßenbauverwaltung des Saarlandes.

## VI. 2.1.2 Straßenverkehrssicherheitsaudit für Infrastrukturprojekte (Artikel 4)

### *Um was geht es?*

Sichere Straßen sind wichtig, da der Straßeninfrastruktur eine zentrale Erschließungsfunktion für den Personen- wie auch für den Güterverkehr zukommt.

Die sicherheitsorientierte Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur spielt für die Verkehrssicherheit eine entscheidende Rolle, da sie zur Senkung der Unfallzahlen beitragen kann.

Sichere Straßen benötigen unabhängige Sicherheitsüberprüfungen (Audits), um Sicherheitsdefizite bei Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen identifizieren und den Straßenbestand auf etwaige Mängel überprüfen zu können.

Das Sicherheitsaudit dient der Vermeidung von Unfällen bzw. der Minderung von Unfallfolgen und stellt insofern eine Form der Qualitätssicherung für eine sichere Verkehrsanlage dar. Es soll bewirken, dass neue, um- oder ausgebauten und bestehende Straßen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmergruppen gerecht werden.

Gemäß Artikel 4 der Richtlinie ist sicherzustellen, dass für alle Infrastrukturprojekte Verkehrssicherheitsaudits, unter Einhaltung der im Anhang II enthaltenen Kriterien, durchgeführt werden. Dabei hat ein Gutachter/eine Gutachterin die Entwurfsmerkmale von Infrastrukturprojekten unter dem Sicherheitsaspekt zu prüfen.

Der Gutachter/die Gutachterin wird gemäß Artikel 9, Absatz 4, dieser Richtlinie bestellt und muss über die notwendige Befähigung und Ausbildung nach Artikel 9 verfügen. Wird ein Straßenverkehrssicherheitsaudit von einem Team durchgeführt, so muss mindestens ein Teammitglied einen Befähigungsnachweis gemäß Artikel 9, Absatz 3, besitzen.

Auf der Grundlage der Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS) sind für alle Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfern- und Landesstraßen des Saarlandes Straßenverkehrssicherheitsaudits durchzuführen. Sie umfassen eine nach festgelegten Kriterien unabhängige, eingehende, systematische und technische Prüfung der Entwurfsmerkmale von Infrastrukturmaßnahmen unter dem Sicherheitsaspekt in folgenden 5 Auditphasen:

- Auditphase 1: Vorplanung (VP)
- Auditphase 2: Entwurfsplanung (EP)
- Auditphase 3: Ausführungsplanung (AP)
- Auditphase 4: Vor Verkehrsfreigabe (VF)
- Auditphase 5: Nach Verkehrsfreigabe (NF) (erste Betriebsphase).

Der Gutachter/die Gutachterin schließt die jeweiligen Auditphasen mit einem Auditbericht ab, in dem auf ggf. vorhandene Entwurfsmängel hingewiesen und die Empfehlung zur Beseitigung dieser Entwurfsmängel ausgesprochen wird.

Wurde ein Entwurfsmangel, auf den der Gutachter/die Gutachterin im Auditbericht hingewiesen hat, nicht vor Abschluss der jeweiligen Projektphase behoben, so legt die zuständige Stelle in einem Anhang zum Bericht die Gründe dafür dar.

### *Wie ist es zu bewerten?*

Die Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit stellt eine wesentliche Aufgabe der mit der Planung, dem Bau, der betrieblichen Unterhaltung und Instandsetzung von Straßen betrauten Baulastträger dar. Die Identifikation von Sicherheitsdefiziten im Straßennetz macht streckenbezogene Unfallanalysen erforderlich. Auf Autobahnen des transeuropäischen Verkehrsnetzes erfolgt die Sicherheitseinstufung des im Betrieb befindlichen Straßennetzes für die Aufgaben der Straßenbauverwaltung anhand des ermittelten Sicherheitspotenzials als wichtige Unfallkenngröße.

Das Sicherheitspotenzial beschreibt, um wieviel die Kosten aus Straßenverkehrsunfällen auf einem Abschnitt über demjenigen Wert liegen, der bei der gegebenen Verkehrsbelastung zu



erwarten wäre, wenn der Autobahnabschnitt allen Anforderungen der einschlägigen Richtlinien entsprechen würde. Ziel ist es, diejenigen Abschnitte im Netz zu identifizieren, auf denen sicherheitsverbessernde Maßnahmen die größte Wirkung erwarten lassen. Somit sollen zur Verfügung stehende Finanzmittel gezielt für Maßnahmen auf Abschnitten mit hoher Unfallauffälligkeit eingesetzt werden, um die größtmögliche Verbesserung der Verkehrssicherheit kosteneffizient zu erreichen.

Neben der vorgenannten Sicherheitseinstufung umfasst das Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement bereits bestehende Instrumente der Verkehrssicherheitsarbeit sowohl für Autobahnen als auch für Bundes- und Landstraßen, z. B. das Sicherheitsaudit bei der Planung, die Verkehrsschau und die Unfallkommissionen mit der Untersuchung von Unfallhäufungsstellen oder -linien oder die regelmäßigen Streckenkontrollen der Straßenmeistereien im bestehenden Straßennetz und integriert diese so, dass Sicherheitspotenziale zielorientiert erkannt und effizient genutzt werden können.

Bei der Neuplanung von Straßen, oder auch von Teilabschnitten, gilt es, eine Vielzahl von Aspekten, Interessen und örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Ein Ziel von Sicherheitsaudits ist es, Sicherheitsdefizite von Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen einer Straße noch in der Planungsphase zu identifizieren. Der Vorteil eines Sicherheitsaudits besteht nicht zuletzt darin, dass es den konkreten Einzelfall auf eventuelle Gefahrenquellen untersucht und mithilft, diese zu beseitigen.

Im Rahmen eines Sicherheitsaudits erfolgt eine unabhängige Prüfung aller Planungsunterlagen durch die Auditorin oder den Auditor. Im Fokus stehen Vorplanung, Vorentwurf, Ausführungsentwurf und bei der Verkehrsfreigabe auch die fertige Straße selbst. Potenzielle Defizite werden in einem Auditbericht festgehalten. Obwohl die Auditergebnisse formell nur beratenden Charakter haben, werden Kritikpunkte nachweislich in Änderungen an der weiteren Planung umgesetzt.

In einem in die Jahre gekommenen bzw. im historisch gewachsenen Straßennetz existieren vielfach Abschnitte, die nicht mehr dem Stand der Wissenschaft und Technik aktueller Regelwerke entsprechen. Um die Anforderungen an einen sicheren Verkehrsablauf zu erfüllen, sind somit verstärkte Anstrengungen auch im Bestand erforderlich und regelmäßige Sicherheitsüberprüfungen des in Betrieb befindlichen Straßennetzes notwendig, nicht zuletzt unter präventiven Gesichtspunkten.

Das Sicherheitsaudit in der Planung stellt ein präventives Verfahren dar. Hingegen kann das Sicherheitsaudit im Bestand, je nach Anlass, einem reaktiven oder auch einem präventiven Verfahren zugeordnet werden. Eine anlassbezogene Begutachtung unfallauffälliger Strecken durch Experten stellt ein reaktives Verfahren dar. Das Sicherheitsaudit im Bestand kann aber auch im Zusammenhang mit anstehenden Änderungen, z. B. bei strukturellen Änderungen im verkehrlichen und/oder städtebaulichen Umfeld einer bestehenden Straße, präventiv angewandt werden.

Mit einem Bestandsaudit können bestehende Straßen hinsichtlich ihrer Verkehrssicherheit analysiert werden. Dazu kann es in Abhängigkeit vom Anlass und der daraus resultierenden Fragestellung auf die betroffenen Bereiche oder Teile der Verkehrsinfrastruktur beschränkt werden.

Anlässe für ein Sicherheitsaudit im Bestand als reaktives Instrument können z. B. sein:

- Sicherheitsrelevante Auffälligkeiten aus vorliegenden Sonderuntersuchungen, beispielsweise zu Knotenpunkten, Kurven oder Hindernissen im Seitenraum,
- Unterstützungsanfragen durch Unfallkommissionen für Unfallhäufungsstellen/-linien (s. a. Kapitel IV.2.3 Unfallkommissionen),
- Hinweise auf sicherheitsrelevante Auffälligkeiten aus dem Straßenbetrieb.

Anlässe für ein Sicherheitsaudit im Bestand als präventives Instrument können z.B. sein:

- Änderung der Verkehrsbedeutung,
- vorgesehene Bau- oder Erhaltungsmaßnahmen.

Die RSAS enthalten erstmalig Sicherheitsaudits im Bestand, welche nur anlassbezogen sowohl präventiv, als auch reaktiv durchzuführen sind. Anwendungsgebiete sind unter anderem Sicherheitsüberprüfungen unfallauffälliger Streckenabschnitte (reaktiv) oder der bestehenden Straßeninfrastruktur im Vorfeld von anstehenden Ersatzneubauten oder Erhaltungsmaßnahmen (präventiv). Letztere werden derzeit häufig allein bestandsorientiert durchgeführt. Dadurch werden Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zuge der Erhaltungsmaßnahme nicht ausgeschöpft.

### ***Was ist zu tun?***

Vor dem Hintergrund begrenzter Personalkapazitäten in den Straßenbaubehörden führte das Saarland bislang lediglich Sicherheitsaudits im Rahmen der Vorplanung, der Entwurfsplanung und der Ausführungsplanung mit insgesamt fünf Auditorinnen und Auditoren durch.

In Zukunft sollen für alle Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen sowie Landesstraßen für die v. g. fünf Auditphasen Sicherheitsaudits durchgeführt werden und gemäß RSAS auf den Straßenbestand ausgedehnt werden. Um die Verkehrssicherheit im Bestandsnetz zu verbessern, wird das Saarland zukünftig die Anwendung von Sicherheitsaudits auch bei Sicherheitsüberprüfungen im vorhandenen Netz vorsehen. Ein möglicher Ansatz besteht hier z. B. in der Anwendung in Bereichen mit thematischen Unfallhäufungen, z. B. in Bereichen von Knotenpunkten oder unfallauffälligen Streckenabschnitten (Kurven).

Mit der konsequenten Auditierung von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen leistete das Saarland bislang einen maßgeblichen Beitrag zur Vermeidung von Sicherheitsdefiziten in den jeweiligen Planungsphasen von Straßeninfrastrukturprojekten. Diese Anstrengungen sollen künftig mit einem Aufwuchs der Personalausstattung der Straßenbauverwaltung zur Durchführung anlassbezogener, präventiver bzw. reaktiver Sicherheitsaudits im Bestand des Straßennetzes unterstützt und somit eine weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit erzielt werden. Mit dieser Maßnahme werden wir die Voraussetzungen für eine präventive Identifikation und konsequenten Nutzung bestehender Verbesserungspotenziale in der Straßeninfrastruktur, beispielsweise hinsichtlich der Optimierung der Straßenentwässerung, der Beseitigung unzureichend trassierter Streckenabschnitte oder der Behebung von Mängeln in der Straßenausstattung, im Rahmen künftiger Erhaltungsmaßnahmen oder im Kontext mit der Beseitigung vorhandener Unfallhäufungen schaffen.

Ungeachtet dessen erarbeitet die EU-Kommission für das erste Audit in der Entwurfsphase derzeit in enger Zusammenarbeit mit den Sachverständigen der Mitgliedsstaaten Orientierungshilfen für die Gestaltung von „fehlerverzeihenden Straßenseitenräumen“ und „selbsterklärenden und selbstdurchsetzenden Straßen“ sowie für Qualitätsanforderungen im Hinblick auf ungeschützte Verkehrsteilnehmende.

## VI. 2.1.3 Netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung (Artikel 5)

### ***Um was geht es?***

Die Mitgliedstaaten der EU haben gemäß Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur sicherzustellen, dass im gesamten in Betrieb befindlichen Straßennetz, das Gegenstand dieser Richtlinie ist, eine netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung durchgeführt wird.

### ***Wie ist es zu bewerten?***

Durch die netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertungen werden das Risiko von Unfällen und deren Schweregrad bewertet und zwar anhand

- a) einer primären - entweder vor Ort oder mit elektronischen Mitteln durchgeführten - visuellen Untersuchung der Entwurfsmerkmale der Straße (inhärente Sicherheit) und
- b) einer Analyse von Abschnitten des Straßennetzes, die seit über drei Jahren in Betrieb sind und auf denen sich eine im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen hohe Zahl schwerer Unfälle ereignet hat.

### ***Was ist zu tun?***

Die erste netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung hat bis spätestens 2024 zu erfolgen. Die nachfolgenden netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertungen müssen so häufig durchgeführt werden, dass ein angemessenes Sicherheitsniveau erreicht wird, in jedem Fall jedoch mindestens alle fünf Jahre.

Bei der Durchführung der netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertung können die Mitgliedstaaten die in Anhang III der Richtlinie aufgeführten indikativen Elemente berücksichtigen.

Die EU-Kommission wird Orientierungshilfen für die Methode zur Durchführung systematischer, netzweiter Straßenverkehrssicherheitsbewertungen und Sicherheitseinschätzungen vorlegen.

Auf der Grundlage der Ergebnisse der v. g. Bewertung und zur Priorisierung des Bedarfs an weiteren Maßnahmen sind alle Abschnitte des Straßennetzes entsprechend ihrem Sicherheitsniveau in mindestens drei Kategorien einzustufen.

Vor dem Hintergrund, dass eine visuelle, örtliche Untersuchung relevanter Streckenabschnitte im Straßennetz einen nicht unerheblichen Zeit- und Personalaufwand nach sich ziehen würde, hat das BMVI die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit der Entwicklung eines Verfahrens zur elektronischen Vorauswahl von Strecken mit Infrastrukturdefiziten beauftragt. Dazu liegt derzeit ein Grobkonzept vor.

Maßgebliche Instrumente zur entsprechenden Einstufung des Straßennetzes stellen die Örtliche Unfalluntersuchung gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 44 und dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko), einschließlich des Unfallkommissionserlasses Saarland, die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen nach den Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen (ESN) und anlassbezogene Sicherheitsaudits im Bestand nach den RSAS dar.

Zur Vorauswahl von Streckenabschnitten mit Infrastrukturdefiziten für die Durchführung von Bestandsaudits bzw. für die Erstellung des Aktionsplans ist die Überlagerung der Daten der

netzweiten Straßensicherheitsbewertung mit den Daten aus der Sicherheitsanalyse von Straßennetzen gemäß ESN heranzuziehen.

Die Arbeit der insgesamt 9 neun im Saarland tätigen örtlichen Unfallkommissionen leistet seit vielen Jahren einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Land. Sie werden dabei durch die bei der Obersten Straßenverkehrsbehörde des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr angesiedelte Landesunfallkommission unterstützt, die ihrerseits die Qualifizierung/Fortbildung von Mitgliedern Örtlicher Unfallkommissionen vornimmt und bei der Untersuchung und Maßnahmenfindung besonders schwieriger Unfallhäufungen vor Ort mitwirkt (s. a. Kapitel [IV. 2.3 Unfallkommissionen](#)).

#### **VI. 2.1.4 Regelmäßige Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen (Artikel 6)**

##### ***Um was geht es?***

Zur Gewährleistung eines angemessenen Sicherheitsniveaus der im Betrieb befindlichen Straßeninfrastruktur ist sicherzustellen, dass Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen mit ausreichender Häufigkeit durchgeführt werden.

##### ***Wie ist es zu bewerten?***

Diese Sicherheitsüberprüfungen erfolgen im Saarland, analog der bundesweit etablierten Verfahrensweise, durch die Streckenkontrollen der zuständigen Autobahn- und Straßenmeistereien in regelmäßigen Abständen. Somit ist gewährleistet, dass Sicherheitsdefizite, wie beispielsweise fehlende Beschilderungen, abgenutzte Markierungen, Schäden bzw. Verschmutzungen der Fahrbahn und Sichtbehinderungen durch Bewuchs, zeitnah identifiziert, Abhilfemaßnahmen ergriffen und damit Verkehrsunfälle vermieden werden können. Bestandteil dieser Sicherheitsüberprüfungen ist eine Dokumentations- und Berichtspflicht der Streckenwartung.

##### ***Was ist zu tun?***

Unter Einbeziehung der zuständigen Stellen, die an der Umsetzung der Richtlinien (EU) 2019/1936 sowie 2004/54/EG beteiligt sind, ist die Sicherheit von Abschnitten des Straßennetzes, die an unter die Richtlinie 2004/54/EG fallende Straßentunnel angrenzen, durch gemeinsame Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen zu gewährleisten. Diese Überprüfungen sind so häufig durchzuführen, dass ein angemessenes Sicherheitsniveau sichergestellt werden kann, mindestens jedoch alle sechs Jahre.

Die Sicherheitsüberprüfungen umfassen auch die ordnungsgemäße Einrichtung und Kontrolle von Straßenbaustellen gemäß den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA). Mit der konsequenten Anwendung dieser Richtlinien ist den Forderungen der EU-Infrastruktursicherheitsrichtlinie nach entsprechenden Leitlinien für vorübergehende Sicherheitsmaßnahmen an Straßenbaustellen sowie deren Kontrolle umfassend Rechnung getragen.

Ein weiteres Element zur Gewährleistung eines angemessenen Sicherheitsniveaus der Straßeninfrastruktur stellt die Durchführung regelmäßiger bzw. anlassbezogener Verkehrsschauen gemäß Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen (M DV) unter Beteiligung der Straßenverkehrs-, der Straßenbaubehörden sowie der Polizei dar (s. a. Kapitel [IV. 2.4 Verkehrsschauen](#)).

## VI. 2.1.5 Weiterverfolgung der Verfahren für in Betrieb befindliche Straßen (Artikel 6a)

### ***Um was geht es?***

Die EU-Infrastruktursicherheitsrichtlinie sieht vor, dass die Ergebnisse der netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertungen gemäß Artikel 5 entweder durch gezielte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen oder durch direkte Abhilfemaßnahmen weiterverfolgt werden.

Bei der Durchführung gezielter Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen können die im Anhang IIa der Richtlinie aufgeführten indikativen Elemente berücksichtigt werden.

### ***Wie ist es zu bewerten?***

Gezielte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen werden von Sachverständigenteams durchgeführt. Dabei erfüllt mindestens ein Mitglied des Sachverständigenteams die in Artikel 9, Absatz 4, Buchstabe a, festgelegten Anforderungen eines Gutachters/einer Gutachterin.

Es ist sicherzustellen, dass die Ergebnisse der gezielten Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen durch begründete Entscheidungen darüber, ob Abhilfemaßnahmen erforderlich sind, weiterverfolgt werden. Insbesondere sind Straßenabschnitte zu ermitteln, auf denen die Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur verbessert werden muss und Maßnahmen festzulegen, die im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit dieser Straßenabschnitte Vorrang haben.

Darüber hinaus ist zu gewährleisten, dass die Abhilfemaßnahmen in erster Linie auf Straßenabschnitte mit geringem Sicherheitsniveau ausgerichtet sind, die die Möglichkeit bieten, Maßnahmen mit einem hohem Potenzial für die Entwicklung der Sicherheit und die Senkung der durch Unfälle entstehenden Kosten durchzuführen.

### ***Was ist zu tun?***

Die zuständigen Stellen haben letztlich auf Basis der vorliegenden Erkenntnisse aus den gezielten Sicherheitsüberprüfungen einen nach Prioritäten gestaffelten, risikobasierten Aktionsplan zu erstellen und fortlaufend zu aktualisieren, mit dem die Umsetzung der ermittelten Abhilfemaßnahmen verfolgt wird.

## VI. 2.1.6 Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmender (Artikel 6b)

### ***Um was geht es?***

Artikel 6b der Richtlinie erhebt die Forderung, dass bei der Durchführung der Verfahren nach den Artikeln 3 bis 6a der Richtlinie den Bedürfnissen ungeschützter Verkehrsteilnehmender (zu Fuß Gehende, Rad und Motorrad Fahrende) Rechnung getragen wird.

### ***Wie ist es zu bewerten?***

Das bei ungeschützten Verkehrsteilnehmenden vorhandene Risiko einer schweren Verletzung aufgrund eines Verkehrsunfalls erfordert eine Verkehrsraumgestaltung, die insbesondere auf die Belange der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden ausgerichtet ist. Insbesondere vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung wird sich die Zahl der mobilitäts eingeschränkten Personen im öffentlichen Verkehrsraum weiter erhöhen.

### ***Was ist zu tun?***

Daher wird die Straßenbauverwaltung des Saarlandes die Belange der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden bereits ab den sehr frühen Planungsphasen in den Fokus rücken und im

Rahmen der weiteren Verfahren der vorliegenden Infrastruktursicherheitsrichtlinie konsequent berücksichtigen (s. a. Kapitel [V. 1. Zielgruppen](#)).

## **VI. 2.1.7 Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen (Artikel 6c)**

### ***Um was geht es?***

Im Hinblick auf bestehende und künftige Verfahren bezüglich Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen ist gemäß Artikel 6c der Richtlinie ein besonderes Augenmerk auf die Lesbarkeit und Erkennbarkeit sowohl für Fahrzeug führende Personen als auch automatisierte Fahrerassistenzsysteme zu legen.

### ***Wie ist es zu bewerten?***

Zur Förderung der wirksamen Lesbarkeit und Erkennbarkeit von Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen wird derzeit die Festlegung gemeinsamer Spezifikationen, welche auf die Sicherstellung des operationellen Einsatzes von Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen abzielen, durch eine von der EU-Kommission eingerichtete Gruppe von Sachverständigen beurteilt.

### ***Was ist zu tun?***

Die Ergebnisse der v. g. Sachverständigengruppe sollen nach Vorlage unverzüglich im Saarland umgesetzt werden.

## **VI. 2.1.8 Bestellung und Ausbildung von Gutachtern (Artikel 9)**

### ***Um was geht es?***

Das Sicherheitsaudit von Straßen ist ein formalisiertes Verfahren zur verstärkten Beurteilung der Sicherheitsbelange im Rahmen der Planung von Straßenbaumaßnahmen. Die Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur sieht u. a. verpflichtende Sicherheitsaudits für Infrastrukturprojekte vor, welche entweder von entsprechend qualifizierten Gutachtern oder unter deren Leitung vorzunehmen sind.

### ***Wie ist es zu bewerten?***

Die Qualifizierung dieser Gutachter erfolgt in Deutschland nach dem Merkblatt für die Ausbildung und Zertifizierung der Sicherheitsauditoren von Straßen" (MAZS). Im Rahmen der Ausbildung absolvieren die Straßenverkehrssicherheitsgutachterinnen und -gutachter eine Erstausbildung, nach deren Abschluss sie einen Befähigungsnachweis erlangen und darüber hinaus zum Erhalt dieser Qualifikation regelmäßig an Fortbildungsmaßnahmen teilnehmen.

Die diesbezüglichen Ausbildungspläne für Gutachterinnen und Gutachter, die ihre Ausbildung ab dem 17.12.2024 absolvieren, müssen Aspekte hinsichtlich ungeschützter Verkehrsteilnehmer und der Infrastruktur für diese Verkehrsteilnehmer umfassen.

Für den Bereich der saarländischen Straßenbauverwaltung ist angesichts eingetretener Personalfuktuationen infolge des Übergangs der Verantwortung für die Bundesautobahnen auf die Autobahn GmbH zum 01.01.2021 eine Verminderung der verfügbaren Sicherheitsauditorinnen und -auditoren um 80 Prozent zu konstatieren.

### ***Was ist zu tun?***

Damit die Straßenbauverwaltung des Saarlandes die Anforderungen gemäß Artikel 4 der EU-Infrastruktursicherheitsrichtlinie im Hinblick auf die Durchführung der geforderten Sicher-

heitsaudits sowohl in den Planungs-, Bau- und ersten Betriebsphasen eines Straßenbauprojekts, als auch für das in Betrieb befindliche Bestandnetz adäquat erfüllen kann, werden kurzfristig weitere Fachkräfte bedarfsgerecht zu entsprechenden Gutachterinnen und Gutachtern weiter qualifiziert. Zur Gutachterin bzw. zum Gutachter kann nur bestellt werden, wer über einschlägige Erfahrungen oder eine Ausbildung auf den Gebieten des Straßenentwurfs, der Sicherheitstechnik im Straßenverkehr und der Unfallanalyse verfügt.

## VI. 2.2 Entwurfsrichtlinien für die Planung von Neu-, Um und Ausbaumaßnahmen

Die Vorgaben der Entwurfsrichtlinien für die Planung von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen sind bereits maßgeblich auf das Kriterium „Verkehrssicherheit“ ausgerichtet. Daher werden mit ihrer konsequenten Anwendung generell sichere Straßen/Straßenumfelder erreicht.

Das Saarland unterstützt die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) durch die Mitwirkung bei der Erstellung neuer und der Fortschreibung bestehender Regelwerke und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit.

### VI. 2.2.1 Bundesautobahnen

Die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) bilden die Grundlage von sicher befahrbaren und funktionsgerechten Autobahnen. Bundesautobahnen haben ein hohes Verkehrsaufkommen zu bewältigen und ermöglichen hohe Geschwindigkeiten. Sie müssen daher besonders verkehrssicher sein. Durch die Entwurfs- und Betriebsmerkmale wird Einfluss auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und damit auch auf die Verkehrssicherheit genommen. Demnach wird die Verkehrssicherheit günstig beeinflusst durch:

- die Verwendung großzügiger Entwurfselemente (möglichst keine Mindestelemente),
- die Ausgewogenheit der Elementenfolge im Lageplan,
- die Abstimmung von Lageplan und Höhenplan,
- die ausreichend weite Einsehbarkeit des vorausliegenden Streckenabschnitts,
- ausreichend breite Querschnitte (auch innerhalb von Arbeitsstellen), einschließlich Standstreifen,
- eine frühzeitig angeordnete und eindeutig begreifbare Beschilderung,
- die Ableitung des Oberflächenwassers auf möglichst kurzem Fließweg sowie die Vermeidung entwässerungsschwacher Zonen,
- die Vermeidung von Hindernissen im Seitenraum oder die Ergreifung von Maßnahmen zum Schutz vor Anprall auf gefährliche Hindernisse im Seitenraum,
- die Vorbeugung von Wildunfällen durch Errichtung von Wildschutzzäunen, Wildbrücken bzw. -unterführungen und
- die regelkonforme Ausführung von Markierungen und Leiteinrichtungen.

### VI 2.2.2 Landstraßen

Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) sind Landstraßen so zu gestalten, dass bei bestimmungsgemäßem Gebrauch eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Durch Entwurfs- und Betriebsmerkmale von Strecken und Knotenpunkten wird das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden erheblich beeinflusst. Dies hat Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Landstraßen sollen deshalb in Querschnitt, Linienführung, Knotenpunktgestaltung und Ausstattung so beschaffen sein, dass sie den Kraftfahrenden eine Befahrung mit einer für die Netzfunktion angestrebten Geschwindigkeit nahelegen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollen Landstraßen einer bestimmten Netzfunktion in sich möglichst gleichartig ausgebildet werden („standardisiert, selbst erklärend“) und sich von Straßen einer anderen Netzfunktion möglichst deutlich unterscheiden („wiedererkennbar“). Da Fahrfehler nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, sollen die Seitenräume so ausgebildet werden, dass die Unfallfolgen beim Abkommen von der Fahrbahn möglichst gering bleiben („Fehler verzeihende Straße“).



Straßen mit hochrangigen Verbindungsfunktionsstufen verlaufen im Allgemeinen über mehrere Netzabschnitte. Für diese gelten vor allem aus Gründen der Verkehrssicherheit Kontinuitätsgrundsätze. Deshalb sollen aufeinanderfolgende Netzabschnitte von Landstraßen einer Verbindungsfunktionsstufe möglichst einheitlich gestaltet sein.

### VI. 2.2.3 Stadtstraßen

Gerade auf den Straßen der städtischen Quartiere müssen die Bestrebungen darauf ausgerichtet sein, Verkehrsqualitäten bereit zu stellen und Stadträume mit attraktiven Aufenthaltsfunktionen zu schaffen. Neben der Senkung der Lärm- und Schadstoffbelastungen bietet die präventive und reaktive Verkehrssicherheitsarbeit hohe Potentiale landesweiter und auch kommunaler Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Ein Verkehrsunfall hat in den seltensten Fällen eine einzige Ursache. Es kommen meist viele Gegebenheiten zusammen, die zum vollständigen Ausschöpfen des Sicherheitsspielraums führen. So liefert beispielsweise die Gestaltung von Stadtstraßen bei zahlreichen innerörtlichen Unfällen ihren Teilbeitrag. Aufgabe der Verkehrssicherheitsarbeit ist es, das Risiko aller möglichen beeinflussenden Faktoren zu reduzieren, um technisches Versagen weitgehend auszuschließen und menschliche Fehler soweit wie möglich zu kompensieren. Der intensiven Zusammenarbeit zwischen den Straßenverkehrs-, Straßenbaubehörden und der Vollzugspolizei kommt in diesem Kontext eine besondere Bedeutung zu. Dabei bilden die Daten der „Polizeilichen Verkehrsunfallstatistik“ eine wesentliche Basis für sichere Planungen im städtischen Bestandsstraßennetz.

Das Hauptziel bei Planung und Entwurf von Stadtstraßen gemäß Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt) ist die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und der Anwohnerschaft untereinander und mit den Umfeldnutzungen, welche auch die Verkehrssicherheit einschließen. Demzufolge ist die Stadtstraßengestaltung unter Berücksichtigung des aktuellen Stands der Technik generell so zu planen, dass unter Abwägung aller Nutzungsansprüche die sicherste Lösung umgesetzt wird. Hierbei gilt es, die besonderen Sicherheitsbelange beim Einbiegen, Abbiegen und Kreuzen in Knotenpunkten sowie des Rad- und Fußverkehrs in Knotenpunkten und Streckenabschnitten zu beachten. Eine konsequente Anwendung der Instrumente des Sicherheitsmanagements einschließlich des Sicherheitsaudits trägt zudem dazu bei, Nutzungs- und Flächenkonflikte in komplexen und beengten innerörtlichen Situationen so sicher wie möglich zu lösen.

Im städtischen Verkehrsgeschehen ereignen sich die meisten Unfälle mit Personenschaden. Eine mögliche Ursache hierfür ist in der häufigen Überlagerung von Verbindungs-, Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion in Stadtstraßen zu sehen.

Ein sicheres, auf dem aktuellen Regelwerk und dem in Forschungsberichten niedergelegten Stand der Technik basierendes Planen im Bestand wird durch folgende Instrumente des Sicherheitsmanagements für die Straßeninfrastruktur unterstützt:

- den Vergleich der Sicherheitswirkung von Maßnahmen mittels Sicherheitsabschätzung (präventiv),
- Sicherheitsaudits in der Planung (präventiv),
- die Untersuchung und Beseitigung von Unfallhäufungen mittels örtlicher Unfalluntersuchung und Sicherheitsanalyse von Straßennetzen (reaktiv) und
- die Überprüfung des in Betrieb befindlichen Straßennetzes mittels anlassbezogenen Sicherheitsaudits im Bestand, Streckenkontrolle und Verkehrsschau (reaktiv und präventiv).

Diese Instrumentarien des Sicherheitsmanagements werden insbesondere bei Stadtstraßenplanungen im Bestand noch viel zu selten angewandt. Hier besteht hohes Potenzial zur Unfallvermeidung.

Verantwortliches Handeln von Planenden bedeutet letztlich, der Verkehrssicherheit in Abwägungsprozessen die höchste Priorität einzuräumen. Dabei gilt es, nachweislich sichere Prinzipien zu verfolgen und nachweislich unsichere Lösungen zu verwerfen.

## VI. 3. Prinzip der Einheit von Bau und Betrieb von Straßen

### ***Um was geht es?***

Straße und Umfeld sollen bei einem Unfall idealer Weise nicht durch unfallbegünstigende Faktoren beigetragen haben. Das klassische Prinzip der „Einheit von Bau und Betrieb“ soll auf der Basis einheitlicher Straßengestaltung automatisch zu einem richtigen Verkehrsverhalten führen. Mängel in der Straßenraumgestaltung sowie in der Ausstattung mit Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen können zu schweren Verkehrsunfällen beitragen.

Durch die Prinzipien einer einheitlichen Straßenraumgestaltung sowie einer standardisierten Straßenausstattung soll es möglichst einfach sein, sich im Straßenverkehr richtig zu verhalten. Hierzu ist es notwendig, dass Informationen aus dem Straßenumfeld und der Straßengestaltung den verkehrsrechtlichen Verhaltensvorschriften nicht widersprechen.

Richtiges Verhalten im Verkehrsraum setzt die eindeutige Wahrnehmung und Akzeptanz verkehrsrechtlicher Regelungsinhalte sowie das rechtzeitige Erkennen möglicher Gefahrensituationen voraus.

In diesem Zusammenhang steht den Straßenverkehrsbehörden mit der Verkehrsschau ein wesentliches Instrumentarium zur Verfügung, bei der es sich um eine „Pflichtaufgabe“ handelt. Demnach ist alle zwei Jahre eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen, auf Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung und überall dort, wo sich häufig Verkehrsunfälle ereignen, alljährlich, erforderlichenfalls auch bei Nacht.

Hierbei ist zu unterscheiden zwischen „regelmäßigen Verkehrsschauen“, anlässlich derer Verkehrszeichen, Fahrbahnmarkierungen, Verkehrseinrichtungen, Sichtweiten und Gefahren am Fahrbahnrand bzw. im Seitenraum überprüft werden, „thematischen Verkehrsschauen“, die spezielle Themen und Objekte wie z. B. Bahnübergänge oder die Wegweisung umfassen und „anlassbezogenen Verkehrsschauen“, beispielsweise bei Unfallhäufungen (s. a. Kapitel IV.2 Verkehrsschauen).

### ***Wie ist es zu bewerten?***

Verkehrsschauen liefern wichtige Erkenntnisse über mögliche Sicherheitsdefizite hinsichtlich Straßenraumgestaltung und Verkehrszeichen bzw. -einrichtungen sowie über Unfallursachen, welche einerseits die Grundlagen zur Planung und Umsetzung wirksamer, kurz-, mittel- und langfristiger Maßnahmen zur Vermeidung bzw. zur Beseitigung von Unfallhäufungen darstellen und andererseits eine Überprüfung des Prinzips der Einheit von Bau und Betrieb von Straßen zulassen.

Wenngleich die für die Verkehrssicherheit verantwortlichen Akteure sich der Bedeutung der Verkehrsschauen für die Verkehrssicherheit zweifelsfrei bewusst sind, bilden begrenzte Personalkapazitäten innerhalb der Straßenverkehrsbehörden, der Straßenbaubehörden und der Polizei des Saarlandes bislang große Hemmnisse zur vollumfänglichen Erfüllung der personalintensiven Anforderungen des Merkblatts für die Durchführung von Verkehrsschauen (M DV).

### ***Was ist zu tun?***

Wir bitten die zuständigen Straßenverkehrsbehörden darum, dieses wichtige Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu nutzen. Wir setzen uns dafür ein, dass der damit verbundene Arbeitsaufwand durch Nutzung geeigneter Arbeitshilfen im Rahmen bleibt. So empfehlen wir das Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen (MDV) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV Nr. 389). Auch der „Praxisleitfaden Verkehrsschau“ des ADAC gibt wertvolle Anregungen, welche Aspekte bei der Verkehrsschau beachtet werden sollten.

Die Nutzung von digitalen Arbeitshilfen für die Planung, Aufnahme, Dokumentation und Auswertung aller für eine Verkehrsschau relevanten Daten, die insbesondere geeignet sind, Verkehrsschauen als fortlaufenden Prüfprozess zu organisieren, ist für uns ein wesentliches Element für ein effizientes Straßenmanagement. Wir haben uns auf Bund-Länder-Ebene dafür eingesetzt, neue Software-Werkzeuge entwickeln zu lassen, die auch die saarländischen Straßenverkehrsbehörden bei dieser wichtigen Aufgabe unterstützen.

## VI. 4. Straßenbetriebsdienst

### *Um was geht es?*

Die Verkehrsleistung, die auf den saarländischen Straßen bewältigt wird, ist in den zurückliegenden Jahrzehnten kontinuierlich angestiegen und wird auch in Zukunft aller Voraussicht nach weiter steigen. Das bedeutet, dass das „Bauwerk Straße“ mit seinen Fahrbahnen, Brücken und Tunneln zunehmend beansprucht wird und der Aufwand für die Erhaltung und Pflege der Straßeninfrastruktur zunehmen wird.

### *Wie ist es zu bewerten?*

Der Straßenbetriebsdienst leistet einen ganz wesentlichen Beitrag für die Verkehrssicherheit und die Funktionsfähigkeit des Straßennetzes. Er hat die Aufgabe, alle zur Kontrolle, Wartung und Unterhaltung der Straßen notwendigen Maßnahmen mit hoher Effektivität so wirtschaftlich wie möglich durchzuführen und dabei den Verkehrsablauf so wenig wie möglich zu beeinträchtigen.

Zu den wesentlichen Aufgaben des Straßenbetriebsdienstes gehören:

- alle Maßnahmen zur sofortigen Beseitigung von Schäden an der Straße, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen können, zum Beispiel nach Verkehrsunfällen oder Unwettern,
- die Mäharbeiten und Gehölzpflegearbeiten am Straßenbegleitgrün zur Gewährleistung erforderlicher Sichtweiten und zur Vermeidung von Gefahren durch Wind- bzw. Schneebruch,
- die Wartung und Instandhaltung der Straßenausstattung, wie Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen, Markierungen oder Lichtsignalanlagen,
- die Reinigung von Entwässerungseinrichtungen wie Straßenabläufen, Rohrleitungen oder Regenrückhaltebecken zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Fahrbahnenentwässerung, auch bei intensiven Regenereignissen,
- der Winterdienst, also alle Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsgefahren durch Eis- und Schneeglätte sowie zur Gewährleistung einer verkehrssicheren Mobilität im Winter,
- die kontinuierliche Kontrolle und Wartung des Straßennetzes, einschließlich der Durchführung von Kleinreparaturen zur Erhaltung eines verkehrssicheren Straßenzustands,
- die Durchführung von Haupt- und Sonderprüfungen, Besichtigungen und Berechnungen zur Stand- und Verkehrssicherheit der rund 1.000 saarländischen Bauwerke (Brücken, Stützbauwerke, Verkehrszeichenbrücken und Lärmschutzwände) im Zuge der Bundes- und Landesstraßen durch die Zentralmeisterei des Landesbetriebs für Straßenbau im Rahmen regelmäßiger Prüfzyklen. Ziel dieser Prüfungen ist die Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Bauwerke sowie der Erhalt der Bausubstanz,
- das Sauberhalten der WC-Anlagen auf den Rastplätzen sowie die Sammlung und umweltgerechte Entsorgung von Abfällen.

### *Was ist zu tun?*

Wir sehen im Straßenbetriebsdienst ein wichtiges Instrument der täglichen straßenbaulichen Verkehrssicherheitsarbeit. Angesichts einer weiter steigenden Verkehrsnachfrage trägt die Straßenbauverwaltung des Saarlandes dafür Sorge, die Organisation der betrieblichen Aufgaben den

jeweiligen Erfordernissen fortlaufend anzupassen, um letztlich die Anforderungen an ein hohes Straßenverkehrssicherheitsniveau dauerhaft und bedarfsgerecht erfüllen zu können.

## V. 5. Vermeidung von Baumunfällen auf Landstraßen

### *Um was geht es?*

Straßenbepflanzungen sind bundesweit in vielen Landesteilen landschaftsprägend. Ihre Bedeutung für das Zusammenwirken von Natur und Kultur spiegelt sich in verschiedenen Gesetzen zum Naturschutz und zur Landschaftspflege wider. Damit wird u. a. gewährleistet, dass Eingriffe, die der Straßenbau verursacht, wieder ausgeglichen werden. Landschaftsgerechte Bepflanzung der Straßenseitenräume mit Bäumen und Sträuchern, Straßenraumgestaltung oder die Stabilisierung des Straßenkörpers sind Merkmale dieser Maßnahmen.

Insbesondere Baumpflanzungen bzw. Baumbestände in Bereichen der Straßenseitenräume können allerdings auch im Sinne der Richtlinien für passive Schutzzeineinrichtungen an Straßen (RPS) gefährliche Hindernisse darstellen und somit ggf. die Unfallschwere erhöhen.

Im Jahr 2019 starben bundesweit 3.046 Menschen im Straßenverkehr, davon 1.758 Verkehrsteilnehmende, also rund 58 Prozent, auf Landstraßen. Fast vier von zehn Verkehrstoten auf Landstraßen starben bei einem Aufprall auf ein festes Hindernis neben der Fahrbahn (insgesamt 634 Tote, rund 36 Prozent), davon ereignete sich mehr als jeder zweite tödliche Aufprall auf einen Baum (insgesamt 437 Tote, rund 69 Prozent).<sup>2</sup>

### *Wie ist es zu bewerten?*

Die Wahrscheinlichkeit, bei einem Abkommensunfall getötet zu werden, ist bei einem Aufprall auf einen Baum rund neunmal höher als bei einem hindernisfreien Seitenraum und rund 2,6 mal höher als bei einem Anprall auf eine Schutzplanke<sup>3</sup>.

Da in den allermeisten Fällen Fahrfehler ursächlich sind, sollen Seitenräume so ausgestaltet werden, dass die Unfallfolgen beim Abkommen von der Fahrbahn möglichst gering bleiben. Im Interesse einer einheitlichen Straßenraumgestaltung und eines einheitlichen Sicherheitsniveaus und um Unfallfolgen auf Bundesfern- und Landesstraßen im Saarland vermindern zu können, sind bei der Planung von Neu-, Um- und Ausbau- und grundhaften Erhaltungsmaßnahmen an Straßen grundsätzlich Hindernisse innerhalb der kritischen Abstände gemäß RPS zu vermeiden.

Verkehrsteilnehmenden ist das Risiko von Baumunfällen häufig nicht bewusst. Dies zeigt beispielsweise eine bundesweite repräsentative Umfrage von DEKRA vom Februar 2013, wonach 72 Prozent von den Befragten „auf Landstraßen am meisten Angst“ vor Wildwechsel hatten, aber nur zehn Prozent vor Bäumen bzw. Alleen.

Tatsächlich ergibt sich folgendes Bild: Bei Wildunfällen kamen im Jahr 2019 bundesweit „nur“ 9 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf Landstraßen ums Leben, durch Baumunfälle auf Landstraßen 437. Besonders problematisch ist die Schwere der Baumunfälle. Deshalb besteht bei den Baumunfällen, nach wie vor, dringender Handlungsbedarf.

Das Saarland unterstützt die Forderung des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR), mit der „Vision Zero“, die Anzahl und die Schwere der Unfälle deutlich abzusenken bis hin zu einem Straßenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte. Daher muss auch der wirksamen Bekämpfung von Baumunfällen ein besonderer Stellenwert zukommen.

Die RPS bilden in Verbindung mit den „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB)“ die fachtechnischen Grundlagen zur Durchführung infrastruktureller Schutzmaßnahmen zur Vermeidung von Baumunfällen bzw. zur Minderung der Unfallschwere.

---

<sup>2</sup> [www.destatis.de](http://www.destatis.de)

<sup>3</sup> Bundesanstalt für Straßenwesen (2015): Landstraßenunfälle mit Personenschaden im Jahr 2013 nach Unfallfolgen in Kombination mit Unfallart und Hindernis - Auswertung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik, Bergisch Gladbach.

Bei der Anwendung beider Regelwerke geht es insbesondere um die Frage, bei welchen Abständen der Bäume, gemessen vom Fahrbahnrand der Straße, Schutzeinrichtungen einzubauen sind. Hintergrund der Diskussionen sind die Abwägungen zwischen der Frage der grundsätzlich höheren Verkehrssicherheit bei größerem Abstand von Hindernissen zum Fahrbahnrand und den Fragen des Baumschutzes, des Landschaftsverbrauchs und der Kosten für Straßenbaumaßnahmen.

### ***Was ist zu tun?***

Grundsätzlich sollten Straßenseitenräume von Hindernissen freigehalten werden. Nach RPS beträgt der kritische Abstand bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 80 km/h bis 100 km/h im ebenen Gelände mindestens 7,50 Meter. Das bedeutet, dass Neuanpflanzungen nur in größerem Abstand erfolgen sollen, vorhandene Bäume unterhalb dieses Abstandes müssen mit Schutzeinrichtungen gesichert werden. Dabei ist an Motorradstrecken und an unfallauffälligen Strecken mit Beteiligung von Motorrad Fahrenden zusätzlich ein Unterfahrschutz anzubringen. Sofern die Montage von Schutzeinrichtungen bei Unterschreitung des Mindestabstands von 7,50 m nicht möglich ist, sind verkehrsrechtliche Maßnahmen (z. B. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) in Betracht zu ziehen.

Zur Identifikation von auffälligen Bereichen mit Baumunfällen im Bestand sind die ESAB heranzuziehen. Zur systematischen Erfassung aller Unfälle mit Abkommen von der Fahrbahn empfiehlt es sich, eine Sonderkarte auf Basis der polizeilichen Unfallstatistik anzulegen (Aufprall auf Bäume und sonstige Hindernisse, Abkommen ohne Aufprall).

Die Straßenbauverwaltung des Saarlandes verfolgt das Ziel der schrittweisen Realisierung von hindernisfreien Seitenräumen an Straßen. Dabei ist den Belangen der Verkehrssicherheit im Rahmen der Abwägung mit anderen Schutzgütern (Naturschutz) eine hohe Priorität einzuräumen.



## VI. 6. Vermeidung von Überholunfällen auf Landstraßen (Bundes- und Landesstraßen)

### *Um was geht es?*

Landstraßen sind mit einem Anteil von nahezu 58 Prozent aller Verkehrstoten des Jahres 2019 bundesweit der mit Abstand gefährlichste Straßentyp. Das Sicherheitsempfinden ist häufig trügerisch – gerade beim vermeintlich einfachen Überholen. Wenngleich das Überholen nicht zu den häufigsten Unfallursachen zählt, so gehören Überholunfälle zu den folgeschwersten Unfällen auf deutschen Straßen.

### *Wie ist es zu bewerten?*

Das Überholen ist ein komplexer Verkehrsvorgang, der von vielen Faktoren beeinflusst wird. Bei diesem Vorgang kann es zu Fehleinschätzungen kommen, da der Mensch nicht immer in der Lage ist, alle möglichen Einflussfaktoren fehlerfrei zu erfassen und darauf aufbauend eine richtige Entscheidung zu fällen. Eine Überlagerung verschiedener ungünstiger Eigenschaften von Fahrerenden, Fahrzeug, Fahrbahn und Umgebungsinformationen kann ebenfalls Unfälle begünstigen.

Das vorhandene Landstraßennetz in Deutschland ist überwiegend auf Basis früherer Richtlinien und Regelwerke entstanden. Durch zahlreiche Forschungsarbeiten wurden neue Erkenntnisse ermittelt, die in die neuen Regelwerke und Vorschriften Einzug erhalten haben. Zu nennen sind hier insbesondere die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) und das Merkblatt zur Übertragung des Prinzips der Entwurfsklassen auf bestehende Straßen (M EKLBest) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e. V.). Eine wesentliche Weiterentwicklung der neuen Richtliniengeneration ist, dass bei der Straßenplanung insbesondere Verkehrssicherheitsaspekte und betriebliche Aspekte noch stärker in den Vordergrund gerückt sind.

Grundsätze und Ziele der neuen Richtliniengeneration:

- Vermeidung einer Vielfalt von Straßenausprägungen → Anwendung standardisierter Straßen
- Verwendung wiedererkennbarer Straßentypen
- Stärkere Berücksichtigung der Verkehrssicherheit
- Stärkere Verankerung betrieblicher Belange
- Berücksichtigung aktueller Forschungsergebnisse.

Ein Grundsatz der neuen RAL ist es, für jede Entwurfsklasse ein geeignetes Überholprinzip festzulegen. Nach diesem Prinzip wird vorgegeben, wie und wo überholt werden kann und wie hoch der Streckenanteil ist, auf dem ein Überholen möglich sein sollte. Die Einhaltung des Überholprinzips bei der Gestaltung von Landstraßen (Neu- und Umbauplanung) trägt dazu bei, dass Kraftfahrende den Straßentyp erkennen und ihr Verhalten daran anpassen können. Zudem beinhalten die neuen Entwurfsklassen eine einheitliche Markierung der verschiedenen Straßentypen.

Die für einen sicheren Überholvorgang unter Mitbenutzung der Gegenfahrbahn erforderliche Sichtweite setzt sich aus dem Weg des Überholenden, dem Weg des entgegenkommenden Fahrzeugs und einem Sicherheitsabstand zusammen. Grundlage ist eine Überholung, bei der ein Lkw, der 70 km/h fährt, von einem Pkw mit 100 km/h überholt wird. Das entgegenkommende Fahrzeug fährt ebenfalls 100 km/h. Auf dieser Basis ergibt sich eine Mindestsichtweite für einen Überholvorgang von 600 m, die in den RAL verankert ist. Dieser Wert konnte durch entsprechende Forschungserkenntnisse bestätigt werden.

Besonders problematisch sind Sichtweiten zwischen 300 und 600 m, da es hier zu Fehleinschätzungen und in der Folge zu schweren Unfällen kommen kann. Bei Sichtweiten unter 300 m ist ein sicheres Überholen unter Mitbenutzung der Gegenfahrbahn nicht mehr möglich. Untersuchungen zeigen jedoch, dass es auch bei ausreichenden Sichtweiten zu schweren Unfällen

kommt. Autofahrende sind nicht immer in der Lage, die Entfernung richtig einzuschätzen. Diese Fehleinschätzungen sind bei kritischen Sichtweiten in ihren Auswirkungen noch gravierender.

### ***Was ist zu tun?***

Um die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen und die Zahl der bei Überholunfällen auf Landstraßen verletzten und getöteten Menschen zu reduzieren, sollte es Ziel sein, wenige, möglichst einheitliche und untereinander deutlich zu unterscheidende Straßentypen herzustellen. Kraftfahrende sollten diese wiedererkennen und danach handeln. Dies kann durch eine konsequente Anwendung der RAL und des M EKLBest bei allen Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen erreicht werden.

Neben baulichen Maßnahmen sind insbesondere betriebliche Maßnahmen, wie z. B. die Anordnung von Überholverbieten und Geschwindigkeitsbeschränkungen an kritischen Stellen, einschließlich deren konsequenter Überwachung und Ahndung, umzusetzen, um die Verkehrssicherheit auf den Landstraßen nachhaltig zu erhöhen. Dabei werden die betrieblichen Maßnahmen in der Regel als kurzfristig umzusetzende, vorübergehende Maßnahmen bis zu einem späteren, sicheren Aus- und Umbau der Straßeninfrastruktur herangezogen.

Sowohl die bauliche Gestaltung, als auch die angeordneten Verkehrszeichen sollten dem Prinzip der Einheit von Bau und Betrieb von Straßen folgen, wonach eine einheitliche Straßenraumgestaltung automatisch zu einem intuitiv richtigen Verkehrsverhalten führt und Verkehrsunfälle dadurch vermieden werden können.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist seitens der Straßenbauverwaltung des Saarlandes mittel- bis langfristig die Übertragung des Entwurfsprinzips der RAL auf das bestehende Landstraßennetz vorgesehen. Mit Blick auf die Rahmenbedingungen ist es unser Ziel, zunächst vorrangig besonders unfallauffällige Strecken anzupassen, um dem Ziel der selbsterklärenden, sicheren Landstraße schrittweise näher zu kommen.

## VI. 7. Verbesserung der Sicherheit für Motorrad Fahrende auf Landstraßen

### *Um was geht es?*

Das Risiko, mit dem Motorrad tödlich zu verunglücken, ist um ein Vielfaches höher als mit einem Pkw (s.a. Kapitel [V. 1.7 Motorrad Fahrende](#)). Im Jahr 2019 wurden deutschlandweit insgesamt 3.046 Menschen im Straßenverkehr getötet, darunter 542 Motorrad Fahrende. Dies entspricht einem Anteil von rund 18 Prozent. 406 Motorrad Fahrende verloren ihr Leben auf Landstraßen.

Der Anteil der schwerverletzten Motorrad Fahrenden (5.026) an allen Schwerverletzten auf Landstraßen (25.308) ist ebenfalls sehr hoch und betrug bundesweit im Jahr 2019 rund 20 Prozent. Bei den Leichtverletzten auf Landstraßen lag der Anteil der mit dem Motorrad Verunglückten lediglich bei rund 8 Prozent.<sup>4</sup> Dies zeigt das besonders hohe Risiko, bei einem Motorradunfall auf einer Landstraße schwer oder tödlich verletzt zu werden. Betrachtet man die letzten 10 Jahre, so zeigt sich in diesem Bereich leider keine positive Entwicklung. Die Zahl der getöteten Motorrad Fahrenden bleibt mit leichten Schwankungen annähernd gleich hoch.

### *Wie ist es zu bewerten?*

Beim Motorradfahren ist das Zusammenspiel zwischen Mensch, Infrastruktur und Fahrzeug von besonderer Bedeutung. Ein Motorrad bietet im Vergleich zum Pkw weniger Schutz für Fahrende. Daher ist in diesem Zusammenhang eine verkehrssichere und fehlerverzeihende Infrastruktur besonders wichtig. Motorrad Fahrende sind wegen der unterschiedlichen fahrphysikalischen Eigenschaften von einspurigen Fahrzeugen gegenüber Pkw und einer fehlenden, schützenden Karosserie und geringeren technischen Sicherheitseinrichtungen einem höheren Risiko, schwer zu verunfallen, ausgesetzt. Zudem wirken beim Motorradfahren besondere physische und psychische Beanspruchungen, und Motorrad Fahrende sind empfindlicher gegenüber äußeren Störeinflüssen. Auch im Hinblick auf eine rechtzeitige Sichtbarkeit z. B. an Kreuzungen und Einmündungen bestehen wegen der schmalen Silhouette besondere Anforderungen. Nicht zu unterschätzen ist zusätzlich der Faktor „Mensch“ beim Motorrad fahren. Eine europäische Studie hat bei der Untersuchung von 921 Motorradunfällen ergeben, dass bei rund 88 Prozent der Unfälle das menschliche Verhalten unfallursächlich war. Dies gilt es ebenfalls im Rahmen von Präventionsarbeit zu berücksichtigen.

### *Was ist zu tun?*

Wir haben uns im Rahmen unserer Gremienarbeit bei der jüngsten Überarbeitung des Merkblatts zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MVMot) eingebracht. Die Straßenbauverwaltung des Saarlandes trägt unter Beachtung einer Reihe von Maßnahmen und Handlungsempfehlungen des MVMot Sorge zur Minimierung der auf die Straßeninfrastruktur bezogenen Unfallrisiken sowie zur Absenkung der Unfallfolgen, denen Motorrad Fahrende ausgesetzt sind. Das Maßnahmenpektrum ist vielfältig und reicht von Markierungen und passiven Schutzeinrichtungen bis hin zu straßenbaulichen, betrieblichen und präventiven Maßnahmen. Hierzu gehören u. a.:

- die Ausstattung vorhandener Fahrzeugrückhaltesysteme in Kurvenbereichen mit entsprechendem Unterfahrschutz in Streckenabschnitten mit ausgeprägtem Motorradaufkommen (motorradfreundliche passive Schutzeinrichtungen),
- die ausschließliche Verwendung von Kurvenleittafeln aus Kunststoff im Rahmen von Neubeschilderungsmaßnahmen sowie der sukzessive Austausch vorhandener Kurvenleittafeln aus Metall gegen solche aus Kunststoff in Streckenabschnitten mit ausgeprägtem Motorradaufkommen,
- die Gewährleistung einer ausreichenden Griffigkeit der Fahrbahndecke,

---

<sup>4</sup> [www.destatis.de](http://www.destatis.de)

- die Verdeutlichung des Streckenverlaufs durch gut erkennbare und reflektierende Fahrbahnmarkierungen,
- die Anordnung senkrechter Leiteinrichtungen und eindeutiger Beschilderungen und die Gewährleistung eines hindernisfreien Seitenraums.

## VI. 8. Verkehrssicherheit für den Radverkehr

### *Um was es geht?*

Durch sachgerechte Verkehrsraumgestaltung lässt sich beim Radfahren Verkehrssicherheit erreichen. In vielen Fällen ist es durch rücksichtsvolles Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden möglich, dass Rad Fahrende sich auf der Straße sicher fühlen und bewegen können. Mehr subjektive Sicherheit kann erreicht werden, wenn Rad Fahrende sich auf eigenen Radverkehrsanlagen bewegen können. Hierzu gehören baulich angelegte Radwege oder markierte Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn. Gute Planung und sichere Infrastruktur sind zentrale Bestandteile sicherer Mobilität. Nicht einzelne, gut ausgebaute Streckenabschnitte entscheiden über die Attraktivität von Radwegen, sondern die durchgängige Befahrbarkeit.

Mehr als ein Viertel der Bundesstraßen und fast ein Viertel der Landesstraßen sind im Saarland mit baulich angelegten Radwegen ausgestattet. Zählt man markierte Radverkehrsanlagen hinzu, sind fast die Hälfte der Bundesstraßen und rund ein Drittel der Landesstraßen im Saarland mit Anlagen für den Radverkehr ausgestattet. Die Landesregierung hat im Zeitraum 2010 bis 2019 knapp 20 Mio. € in das saarländische Radwegenetz investiert (Neubau, Ausbau, Instandsetzung).

Grundlage und eines der zentralen Instrumente für die Weiterentwicklung und Verbesserung der saarländischen Radverkehrsinfrastruktur insbesondere für den Alltagsradverkehr ist der Radverkehrsplan Saarland (RVP). Auf Basis einer systematischen Bestandsaufnahme bietet er ein umfassendes Konzept zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur im Land und beinhaltet damit wesentliche Maßnahmen, die zur Verbesserung des Radwegenetzes beitragen. Er zeigt somit den Handlungsbedarf für Qualitätsverbesserungen und Lückenschlüsse im Radwegenetz auf.

Auch notwendige Maßnahmen rund um die begleitende Radinfrastruktur sind Gegenstand des RVP. Dazu zählen neben potenziellen Verknüpfungspunkten mit anderen Verkehrsmitteln die konsequente Beschilderung von Radwegen, sowie Information-, Kommunikation- und Serviceangebote rund um das Verkehrsmittel Fahrrad. Der RVP bietet außerdem eine Leitlinie zur effizienten Steuerung der Landeshaushaltsmittel im Bereich Radverkehr und hilft zu erkennen, wo finanzielle Mittel mit geringem Investitionsaufwand möglichst großen Nutzen für den Radverkehr erzielen.

Die Realisierung der Maßnahmen des Radverkehrsplans zur Herstellung und Verbesserung des Radwegenetzes bieten Schutzräume und führen gleichzeitig zu einer nachhaltigen Erhöhung der Verkehrssicherheit für Rad Fahrende.

### *Wie ist es zu bewerten?*

Die Radverkehrsanlagen stellen Schutzräume für Rad Fahrende dar. Sind diese Schutzräume nicht (ausreichend) vorhanden, kann dies zu Unfällen führen. Mangelhafte Sichtbeziehungen, schmale oder plötzlich endende Radwege, fehlende Querungshilfen seien hier nur als Beispiele für Unfallursachen genannt. Eine Behebung der infrastrukturellen Defizite und damit ein Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur bedeutet somit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Bei der Verteilung der Verkehrsflächen ist der Kfz-Verkehr noch immer das dominierende Verkehrsmittel. Im ohnehin teilweise sehr engen Verkehrsraum der Innenstädte kann dies bei einer zunehmenden Anzahl an Rad Fahrenden zu Konflikten führen.

In den Radverkehrsplan Saarland fließen diese Kenntnisse ein. Durch die gesetzten Maßnahmen sollen die infrastrukturellen Mängel behoben und das Radwegenetz insgesamt sicherer gestaltet und ausgebaut werden.

Die Bereitstellung regelkonformer Radverkehrsanlagen ist ein wesentliches Element zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Rad Fahrende. Vor allem fehlende Sicherheitsräume, zum Beispiel aufgrund von nicht markierten Sicherheitstrennstreifen, erhöhen die Unfallgefahr. Radverkehrsanlagen sind allerdings nur so gut, wie das Verkehrsverhalten, das auf und neben ihnen stattfindet, denn nicht nur Mängel in der Infrastruktur, sondern falsches Verhalten der Rad Fahrenden bzw. gegenüber diesen begünstigen Verkehrsunfälle (s. a. Kapitel [V. 1.6 Rad Fahrende](#)). Auf Seiten der Rad Fahrenden ist vor allem das unrechtmäßige Befahren von Radwegen in Gegenrichtung als sehr kritisch einzuschätzen – sofern diese nicht für den Zweirichtungsverkehr freigegeben wurden. Weitere häufige Ursachen sind das unberechtigte Befahren der Gehwege, das unerlaubte Fahren gegen die Einbahnstraße, bei roter Lichtsignalanlage oder unter Alkoholeinfluss. Eine große Gefahr für Rad Fahrende aber auch zu Fuß Gehende sind die sogenannten Door-ing-Unfälle, also Unfälle, die durch das unachtsame Öffnen von Fahrzeugtüren passieren. Vor allem fehlende Sicherheitsräume, zum Beispiel aufgrund von nicht markierten Sicherheitstrennstreifen, erhöhen laut Unfallforschung der Versicherer die Gefahr solcher Unfälle.

### ***Was ist zu tun?***

Es gilt, die bestehende Radverkehrsinfrastruktur stets instand zu halten, zu verbessern und auszubauen. Die Qualität der Radwege steigt, wenn sie umwegfrei, lückenlos und dem Verkehrsaufkommen entsprechend gestaltet sind. Die Radverkehrsführung sollte klar zu erkennen und entsprechend beschildert sein. Die Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs gilt es ständig zu verbessern. Sichtbeziehungen insbesondere an Knotenpunkten oder Querungsstellen sollen immer möglich sein. Dies soll innerorts durch eine durchgehende und bei Bedarf eingefärbte Radverkehrsführung geschehen.

Im Saarland wurden bereits viele Maßnahmen des bestehenden Radverkehrsplans aus dem Jahr 2011 umgesetzt. Aufgrund der sich stetig weiterentwickelnden Anforderungen an verkehrssichere und bedarfsgerechte Radverkehrsanlagen wird der RVP derzeit fortgeschrieben. Der RVP hilft, Projekte effektiv umzusetzen und Finanzierungs- und Bauanfragen seitens der Landkreise, Städte oder Gemeinden objektiv zu bewerten, umzusetzen und zu fördern.

Das Saarland unterstützt die Städte und Gemeinden bei der Förderung des Radverkehrs durch landeseigene Förderrichtlinien, zum Beispiel durch die Richtlinie für Nachhaltige Mobilität (NMOB) sowie Beratung und Hilfestellung bei der Inanspruchnahme von Förderrichtlinien des Bundes.

Durch neues Personal und die langfristige Sicherstellung einer ausreichenden Personaldecke in der Landesverwaltung bringt das Saarland den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur voran, steigert die Qualität der Radwege und leistet damit einen nicht unerheblichen Beitrag zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit.

Zudem werden die Akteure im Land bei der Schaffung neuer und innovativer Lösungsansätze, wie zum Beispiel die Einrichtung einer Fahrradzone in der Landeshauptstadt Saarbrücken, landesseitig unterstützt.

Um verhaltensbezogene Defizite bei Rad Fahrenden zu reduzieren, ist eine nutzergruppenspezifische Kommunikation und Kampagnenarbeit wichtig. Daher setzt sich das Saarland dafür ein, bereits Kinder und Jugendliche beim Erlernen des Radfahrens und der entsprechenden Regeln zu fördern. Durch die Organisation von Kampagnen wie Stadtradeln und Schulradeln wird in allen Bevölkerungsgruppen für den Radverkehr als Verkehrsmittel für den Alltag geworben.

Mit der geschalteten Website [www.fahrrad.saarland.de](http://www.fahrrad.saarland.de) sollen alle relevanten Zielgruppen erreicht und über die Belange des Radverkehrs im Saarland, insbesondere zum Thema Radverkehrssicherheit und zu bestehenden Fördermöglichkeiten informiert werden.

Darüber hinaus verfolgt das Saarland das Ziel, eine Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) zu gründen, um die Gemeinden, Städte und Landkreise bei Fragen zum Radverkehr/zur Radverkehrssicherheit noch gezielter unterstützen zu können. Hierzu wurde in einem ersten Schritt eine Absichtserklärung mit den Landkreisen, Städten und Gemeinden unterzeichnet.

Eindeutige verkehrsrechtliche Anordnungen, übersichtliche und begreifbare Verkehrsführungen sowie uneingeschränkte Sichtbeziehungen sind entscheidende Kriterien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr. Dort, wo Radwege platzbedingt nicht eingerichtet werden können, sind Radfahrstreifen und Schutzstreifen wichtige Instrumente für eine geordnete und sichere Radverkehrsführung. Die hierfür vorgesehenen Regelwerke bilden dabei eine wesentliche Grundlage. Die AG Alltagsradverkehr stellt diese den Straßenverkehrsbehörden –in komprimierter Zusammenfassung als Broschüre- zur Verfügung und unterstützt bei verkehrsrechtlichen und straßenbaulichen Fragen im Zusammenhang mit der Anlage von Radverkehrsanlagen und Radverkehrsführungen (s. a. Kapitel [V. 1.6 Rad Fahrende](#)).

## VI. 9. Verkehrssicherheit für den Fußverkehr

### *Um was geht es?*

Zu Fuß gehen ist die natürlichste Form der Mobilität, die -ähnlich wie Fahrrad fahren- inzwischen auch wieder „in“ ist. Es fördert die Gesundheit und hat Erlebniswert. Die Möglichkeiten, sich zu Fuß auf komfortablen Wegen durch die Stadt bewegen zu können und sich in attraktiven öffentlichen Räumen aufzuhalten, gelten inzwischen wieder als wichtige Qualitätskriterien für den innerörtlichen Lebensraum (s. a. Kapitel [V. 1.8 Zu Fuß Gehende](#)).

### *Wie ist es zu bewerten?*

Unfälle mit zu Fuß Gehenden ereignen sich vor allem auf innerörtlichen Straßen. Hier wurden in 2019 bundesweit 74 Prozent der getöteten, 94 Prozent der schwer verletzten und 96 Prozent der leicht verletzten zu Fuß Gehenden registriert. Das Risiko, bei einem Unfall außerorts tödlich verletzt zu werden, ist jedoch für zu Fuß Gehende aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeiten etwa achtmal höher als innerorts. Die Wintermonate sind für den Fußverkehr besonders gefährlich. Rund 35 Prozent der getöteten und schwer verletzten zu Fuß Gehenden entfallen auf die drei Monate November, Dezember und Januar. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit des Fußverkehrs muss insbesondere den Anforderungen von Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gerecht werden. Von entsprechenden Maßnahmen profitieren dann auch alle anderen zu Fuß Gehenden.

So sind die Belange des Fußverkehrs überall dort, wo er auftritt oder zu erwarten ist, zu berücksichtigen. Vor allem an Innerortsstraßen mit Kfz-Verkehr sind in der Regel Gehwege anzulegen. Dabei sind zusammenhängende und barrierefreie Fußverkehrsnetze mit direkten und umwegfreien Verbindungen und sicheren Querungsstellen zu schaffen.

Die Gestaltung der Fußverkehrsanlagen muss sich am technischen Regelwerk orientieren, hier vor allem an den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) und den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Zur Sicherung von Querungen sind je nach Örtlichkeit Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), Mittelinseln oder vorgezogene Fahrbahnränder vorzusehen. Wo immer die Möglichkeit besteht, sind Mittelinseln mit Fußgängerüberwegen in Abstimmung mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden zu kombinieren.

Die Sicht an und auf Querungsstellen muss gewährleistet sein. Deshalb müssen an definierten Querungsstellen Sichthindernisse entfernt und das Halten von Fahrzeugen verboten und entsprechend konsequent überwacht werden. Die frei zu haltenden Sichtfelder sollten in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gemäß RASt festgelegt werden. Zur Unterstützung des Haltverbots können die Seitenräume baulich vorgezogen und/oder vertikale Elemente wie Poller eingesetzt werden.

Zur Verbesserung der Erkennbarkeit von zu Fuß Gehenden bei Dunkelheit sollten Querungsstellen und Gehwegbereiche angemessen beleuchtet werden. Die Vorgaben der Euronorm DIN EN 13201 sollten nicht nur bei Neubau und Sanierung, sondern möglichst auch im Bestand eingehalten werden. Neben der Verpflichtung, Fußgängerüberwege auszuleuchten, bitten wir die Kommunen im Rahmen der allgemeinen Gefahrenabwehr, als kritisch erkannte Bereiche so auszuleuchten, dass die Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden erhöht wird.



Querungsmöglichkeiten werden gemäß HBVA so gestaltet, dass auch mobilitätseingeschränkte Personen (z.B. mit Geh- oder Sehbehinderungen) sicher die Straßenseite wechseln können. Hierzu gehören insbesondere der Einbau von taktilen Elementen, Bordsteinabsenkungen und eine kontrastreiche Verkehrsraumgestaltung. An Lichtsignalanlagen erfolgt entsprechend der Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) die Installation von akustischen Signalgebern sowie die Berücksichtigung der langsameren Gehgeschwindigkeit für sehbehinderte zu Fuß Gehende bei der Erstellung der Signalsteuerung.

In Abwägungen mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmergruppen, sollte der Fußverkehr an Lichtsignalanlagen, wo immer möglich, konfliktfrei mit eigenen Signalphasen geführt werden. An innerörtlichen Kreuzungen mit Fußverkehr sollte zudem auf zügig befahrbare Abbiegeführungen (z.B. große Abbiegeradien oder freie Rechtsabbiegeführungen) verzichtet werden (s. a. Kapitel V.1. Mobilitätseingeschränkte Personen).

### ***Was ist zu tun?***

Im Rahmen von Sicherheitsaudits bei allen Neu- und Umbauplanungen von Straßen sowie von anlassbezogenen Bestandsaudits und vor allem den verbindlich vorgeschriebenen, regelmäßigen Verkehrsschauen sollen gezielt mögliche Sicherheitsdefizite für den Fußverkehr erkannt und beseitigt werden.

Nur wer Gefahren erkennt, kann sich entsprechend darauf einstellen. Es ist deshalb sehr wichtig, dass die Verkehrsanlagen verständlich und übersichtlich sind. Sie müssen für alle am Verkehr Teilnehmenden barrierefrei, erkennbar, begreifbar und frei von Sichthindernissen sein. Neben Werbetafeln oder Bäumen können vor allem parkende Fahrzeuge die Sicht auf querende zu Fuß Gehende versperren. Deshalb muss an definierten Querungsstellen, insbesondere im Bereich von Einmündungen, das Parken von Fahrzeugen verboten und dort entsprechend überwacht werden.

Überall dort, wo ein maßgeblicher Bedarf besteht, die Straße zu überqueren, sollten sichere Überquerungsmöglichkeiten geschaffen werden. Das können punktuelle Querungsmöglichkeiten sein, z. B. dort, wo sich Fußwege bündeln oder bündeln lassen, oder auch linienhafte Querungshilfen.

Zur punktuellen Sicherung des querenden Fußverkehrs können neben Mittelseln und Signalanlagen für zu Fuß Gehende auch Fußgängerüberwege (FGÜ) eingesetzt werden. Mehrere Studien der Unfallforschung der Versicherer belegen: FGÜ können sicher sein, wenn sie richtig geplant und angelegt werden. Dabei kommt es vor allem auf eine gute Erkennbarkeit und gute Sichtbeziehungen an.

Vor allem ältere zu Fuß Gehende tragen statistisch gesehen das höchste Risiko, bei einem Unfall tödlich zu verunglücken oder schwere Verletzungen zu erleiden. Für ältere Menschen spielt das Thema Barrierefreiheit deshalb bei der Gestaltung der Anlagen für den Fußverkehr eine wichtige Rolle. Dieses gilt insbesondere für die Möglichkeiten, die Straße sicher zu überqueren. Insbesondere Ältere sind darauf angewiesen, dass sie möglichst umwegfrei die Straße queren können.

Der Sicherheit des Fußverkehrs muss zukünftig eine größere Bedeutung zukommen. Insbesondere zur Reduktion der Anzahl der getöteten, aber auch der schwer verletzten zu Fuß Gehenden ist die Kombination einer Vielzahl von Maßnahmen erforderlich. Hier ist vor allem die Umsetzung der in den Regelwerken vorgegebenen Maßnahmen innerorts gefragt, die auf die Vermeidung von Unfällen, aber auch auf eine Verringerung der Unfallfolgen abzielen. Im Rahmen unserer Bund-Länder-Gremienarbeit werden wir uns weiterhin dafür einsetzen, den erforderlichen Rechts- und Förderrahmen zu schaffen. Die Kommunen bitten wir, durch eine sichere und komfortable Fußverkehrsinfrastruktur die Sicherheit und Attraktivität der Städte verbessern.

Im Rahmen unserer Mitarbeit in der von der VMK eingesetzten Bund-Länder-AG Fußverkehrspolitik haben wir daran mitgewirkt, Vorschläge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende auch aus straßenbaulicher Sicht zu erarbeiten und dem Bund mit der Bitte vorzulegen, diese nach Möglichkeit zu berücksichtigen.

## VI. 10. Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen auf Autobahnen

### VI. 10.1 Falschfahrten

#### ***Um was geht es?***

Unfälle unter Beteiligung von Falschfahrenden sind zwar selten, sie führen allerdings meist zu vergleichsweise schweren Unfallfolgen. Einer bundesweiten Auswertung zufolge können rund 0,05 Prozent aller Unfälle auf Autobahnen auf Falschfahrten zurückgeführt werden, bei Unfällen mit Personenschäden sind es 0,2 Prozent. Etwa jeder sechste, durch Falschfahrten verursachte Unfall endet tödlich (s. a. Kapitel [V.3.7 Fahren entgegen der Fahrtrichtung](#)).

#### ***Wie ist es zu bewerten?***

Einer Untersuchung des ADAC zu Folge treten Falschfahrten insbesondere auch an Wochenenden sowie bei Dunkelheit auf.

Gerade bei Dunkelheit werden Markierungen und Verkehrszeichen schlechter erkannt. Zu verkehrsschwachen Zeiten können sich orientierungslose Verkehrsteilnehmende nicht nach dem Verkehrsverhalten anderer Verkehrsteilnehmender richten, um den richtigen Fahrstreifen zu finden.

Das größte Risiko von Falschfahrten besteht an Autobahnanschlussstellen in den Bereichen der Einfahrten. Ungefähr die Hälfte aller Falschfahrten beginnen hier. Auch an Autobahnkreuzen und -dreiecken, sowie an Tank- und Rastanlagen geraten Verkehrsteilnehmende bisweilen auf die falsche Richtungsfahrbahn der Autobahn.

Eine schnelle **Warninformation** an alle Verkehrsteilnehmenden auf den betroffenen Streckenabschnitten ist daher enorm wichtig.

#### ***Was ist zu tun?***

Der Landesbetrieb für Straßenbau hatte bereits im Jahr 2013 landesweit 80 BAB-Anschlussstellen und 17 BAB-Rastanlagen im Hinblick auf die in entsprechenden Checklisten enthaltenen Sicherheitsaspekte sowie auf das Erfordernis von Maßnahmen zur Vermeidung von Falschfahrten hin überprüft.

Hierzu gehören im Einzelnen (siehe Abbildung 2):

1. Verlagerung der Wartelinie des Linksabbiegefahrstreifens nach vorne unter Berücksichtigung der Schleppkurve eines linkseinbiegenden Lkw's,
2. Markierung eines zusätzlichen Linksabbiegepfeils nach der Wartelinie in Höhe der BAB-Einfahrt,
3. Aufbringung einer Hilfsmarkierung zwischen Wartelinie und Trenninselspitze im Bereich der BAB-Einfahrt,
4. Markierung eines Richtungspfeiles in der Einfahrt zur BAB,
5. Anordnung einer Fahrbahnbegrenzung mit vorgelagerter Leitlinie,
6. Markierung eines zusätzlichen Richtungspfeils entsprechend dem sogenannten "Schweizer Modell" im Bereich der BAB-Ausfahrt (siehe Abbildung 3),

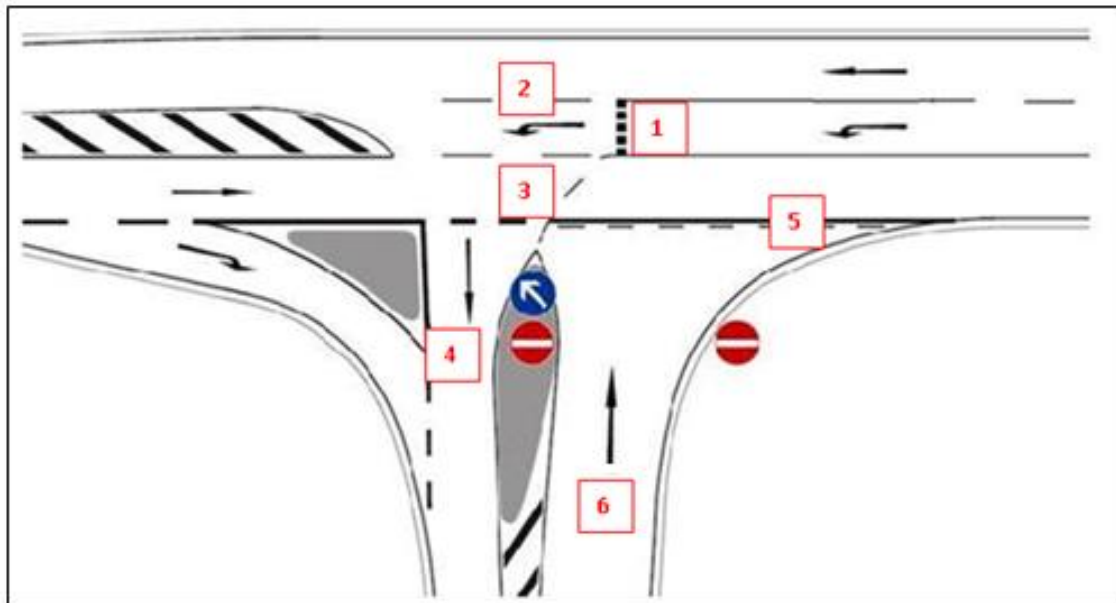


Abbildung 2: Maßnahmen zur Vermeidung von Falschfahrten an den Rampenfußpunkten (ohne Lichtsignalanlage)  
 Quelle: Landesbetrieb für Straßenbau



Abbildung 3: Zusätzliche Richtungspfeile gemäß „Schweizer Modell“ in den Rampenfahrstreifen  
 Quelle: Landesbetrieb für Straßenbau

Markierungen nach dem Schweizer Modell folgen dem Grundsatz, dass sie von den Fahrzeugführenden sofort verstanden werden, eine klare Führung auf der Fahrbahn aufzeigen und ein folgerichtiges Verhalten herbeiführen sollen.

7. Ausstattung der Anschlussstellen mit den Verkehrszeichen 267 (VZ 267) „Verbot der Einfahrt“ auf weißen Trägertafeln im Bereich der Trenninselspitze (siehe Abbildung 4)



Abbildung 4: VZ 267 auf weißen Trägertafeln

Quelle: Landesbetrieb für Straßenbau

Diese Maßnahmen sollen zu einem intuitiv richtigen Verkehrsverhalten der Verkehrsteilnehmenden im Bereich der BAB-Anschlussstellen beitragen.

In gemeinsamer Verantwortung mit der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) wird sich die Straßenbauverwaltung des Saarlandes für eine nachhaltige Vermeidung von Falschfahrten auf saarländischen Autobahnen einsetzen.

## VI. 10.2 Sicherheitswirkung eingefräster Rüttelstreifen (Abkommensunfälle)

### *Um was geht es?*

Bundesweit ereignen sich jährlich etwa 50.000 Unfälle durch Abkommen von der Fahrbahn. Häufiger Grund dafür ist die Ermüdung Fahrzeug führender und die damit nachlassende Aufmerksamkeit.

Aus Statistiken gibt es Hinweise darauf, dass mit zunehmender Müdigkeit die Schwere von Unfällen zunimmt. Neben Maßnahmen zur passiven Sicherheit im Falle eines Verkehrsunfalls werden vermehrt auch aktive Sicherheitsmaßnahmen im Bereich der Straßeninfrastruktur diskutiert.

### *Wie ist es zu bewerten?*

Vor diesem Hintergrund hatte sich das Saarland bereits im Jahr 2015 am deutschlandweiten Programm zur Einrichtung von Rüttelstreifen auf BAB-Abschnitten mit erhöhter Abkommenswahrscheinlichkeit beteiligt. Dabei handelt es sich um hintereinanderliegende Ausfräsungen im Abstand von 15 cm im Bereich des Standstreifens der Richtungsfahrbahn mit den Abmessungen 40 cm Breite, 15 cm Länge und 1,3 cm Tiefe. Auf der Basis von Unfallanalysen der Bundesanstalt für Straßenwesen hatte sich im Saarland der Abschnitt der BAB 1 zwischen den Anschlussstellen (AS) Nonnweiler-Braunshausen und Nonnweiler-Primstal als Bereich mit erhöhter Abkommenswahrscheinlichkeit erwiesen. Ziel war es, durch die Einrichtung von Rüttelstreifen den von der Fahrbahn nach rechts abkommenden Verkehrsteilnehmenden auf einer Gesamtlänge von inzwischen rund 13 km auf beiden Richtungsfahrbahnen dieses Abschnitts ein deutlich spürbares und hörbares Signal zu vermitteln, das ihre Aufmerksamkeit wiederherstellen und somit zur Reduzierung der Unfälle mit Ursache „Abkommen von der Fahrbahn nach rechts“ beitragen soll.



Abbildung 5: Rüttelstreifen im Verlauf der BAB 1  
Quelle: Landesbetrieb für Straßenbau

### ***Was ist zu tun?***

Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wird es nunmehr Aufgabe der Autobahn GmbH des Bundes sein, die Sicherheitswirkung dieser Maßnahme zu evaluieren und ggf. auf eine generelle Anwendung der Rüttelstreifen innerhalb geeigneter BAB-Abschnitte mit erhöhter Abkommenswahrscheinlichkeit im saarländischen BAB-Netz hinzuwirken.

## VI. 11. Mehr Sicherheit in Straßenbaustellen

### *Um was geht es?*

Baustellen auf Straßen fallen häufig durch ein überdurchschnittliches Unfallgeschehen auf. Die Folgen dieser Unfälle sind zwar gegenüber den baustellenfreien Abschnitten durchschnittlich weniger schwer. Gleichwohl stellen insbesondere jeweils der Baustellenbeginn und das Baustelleneinde Problemereiche hinsichtlich der Verkehrssicherheit dar. Dies trifft insbesondere für die Verschwenkungen, die Überleitungen sowie die Behelfsanschlussstellen innerhalb von Autobahnbaustellen zu.

Insgesamt sind dies also Bereiche, die von den Verkehrsteilnehmenden besondere Aufmerksamkeit erfordern. Nur wenn dort Fahrbahnverlauf und Veränderungen der Verkehrsführung rechtzeitig erkannt werden, können Verkehrsteilnehmende ihre Geschwindigkeit und ihr Fahrverhalten adäquat anpassen.

### *Wie ist es zu bewerten?*

Wesentlich für die Verkehrssicherheit in Baustellen sind:

- die Erkennbarkeit des Baustellenbeginns,
- die Erkennbarkeit von Veränderungen der Verkehrsführung und von besonderen Gefahrenbereichen innerhalb der Baustelle,
- eine konsistente Gestaltung des Baustellenverlaufs, der Baustelleneinrichtung und der Fahrstreifengeometrie,
- die konsequente Abstimmung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf die Fahrstreifenbreiten und Fahrstreifengeometrie sowie auf bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen,
- eine sorgfältige Gestaltung von nicht verzichtbaren Behelfsanschlussstellen in Autobahnbaustellen und
- eine konsequente und sichere Trennung der Verkehrs- von den Baustellenbereichen.

Bei der Gestaltung von Straßenbaustellen ist insbesondere auf eine Vereinheitlichung von Bau und Betrieb zu achten, um die Akzeptanz notwendiger Geschwindigkeitsbeschränkungen zu unterstützen. Dies betrifft insbesondere die großmaßstäbliche Abstimmung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf die bauliche und verkehrstechnische Ausgestaltung, z. B. Fahrstreifenbreiten und Verschwenkungsgeometrie.

Zur Verminderung von Unfällen durch Auffahren oder Abkommen von der Fahrbahn sollte von der Regelung einer einheitlichen konstanten Geschwindigkeit über alle Baustellenbereiche nur dann abgewichen werden, wenn ein Wechsel in der baulichen Gestaltung unvermeidbar ist. Die einheitliche Gestaltung des gesamten Baustellenbereiches (Fahrstreifenbreiten, Ausstattung, Gestaltung der Verschwenkungen usw.) kann zudem eine Homogenisierung des Verkehrsablaufs bewirken.

### *Was ist zu tun?*

Im Einzelnen kommen folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Straßenbaustellen in Betracht:

- Konsequente Einhaltung und Überwachung der Regelungen der Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen (RSA) und der neuen Anforderungen an Arbeitsplätze und Verkehrswege auf Baustellen im Grenzbereich zum Straßenverkehr - Straßenbaustellen (ASR A5.2).
- Baustellen auf Autobahnen sind nach den RSA so einzurichten, dass sie mit einer Regelgeschwindigkeit von 80 km/h befahren werden können.
- Neue Pkw sind inklusive Außenspiegeln inzwischen überwiegend breiter als 2,0 m. Um einen sicheren Betrieb einer Autobahnbaustelle bei 80 km/h zu gewährleisten, soll die Mindestbreite linker Fahrstreifen daher mindestens 2,70 m, in Ausnahmefällen 2,60 m betragen. Rechte Fahrstreifen sollen mindestens 3,25 m breit sein.

- Wenn diese Mindestbreiten nicht einzuhalten sind, ist eine geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit von maximal 60 km/h anzuordnen. Die Empfehlung zum versetzten Fahren kann zusätzlich zu einer Sicherheitsverbesserung beitragen.
- Am Baustellenbeginn sollen verstärkt Überwachungsmaßnahmen zur Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durchgeführt werden.
- In besonderen Gefahrenbereichen, die erhöhte Anforderungen an die Fahraufgaben erfordern, sollte fluoreszierende gelbgrüne Reflexfolie der Retroreflexionsklasse RA3 als Grundfolie verwendet werden. Zu diesen Gefahrenbereichen zählen z.B.:
  - der Baustellenbeginn, wenn in einer Überleitung die Fahrstreifen mit einem von den RSA abweichenden Maß verschwenkt werden,
  - Fahrstreifenüberleitungen mit starkem Querneigungswechsel,
  - extreme Fahrstreifenverschwenkungen und Engstellen innerhalb der Baustelle.
- Im gesamten Baustellenbereich sollen Pfeilbaken zum Einsatz kommen.
- Bei Überleitungen und Verschwenkungen soll die Mittelmarkierung aufgeweitet werden.
- Weiße Markierungslinien sollen im Rahmen der Baustelleneinrichtung entfernt bzw. bei neuen Fahrbahnen erst nach dem Ende des Bauzeitraums aufgetragen werden.
- Innerhalb von Autobahnbaustellen sollten Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen immer in ausreichender Länge eingerichtet werden.

Des Weiteren ist im Einzelfall zu prüfen, ob weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erforderlich sind, um die Erkennbarkeit und Begreifbarkeit der Verkehrsführung innerhalb der Baustellen zu verbessern. Dazu gehören z.B. zusätzliche Warnblinkleuchten, zusätzliche Pfeilmarkierungen auf der Fahrbahn, die Ausleuchtung kritischer Bereiche oder profilierte Längsmarkierungen.

Ein weiterer Gesichtspunkt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit innerhalb von Baustellen auf Bundesautobahnen stellt das sogenannte Arbeitsstellenmanagement dar. Hierzu hat das BMVI mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 04/2011 einen Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen und mehrbahnigen Bundesstraßen, einschließlich zugehöriger Ausführungshinweise, eingeführt. Wesentliches Ziel des Leitfadens ist ein wirksames Arbeitsstellenmanagement zur weitgehenden Bereitstellung des Verkehrsraums (Anzahl der Fahrstreifen) während der Baumaßnahmen.

Dadurch sollen das Eintrittsrisiko, die Dauer und die Auswirkungen von arbeitsstellenbedingten verkehrlichen Störungen auf ein Minimum reduziert und damit insbesondere staubedingte Unfälle vermieden werden. Unterstützt wird das Arbeitsstellenmanagement mit dem Verkehrsanalysesystem (VAS), welches unter Federführung der Bundesanstalt für Straßenwesen und unter Beteiligung des Saarlandes im Rahmen einer Bund-/Länder-Arbeitsgruppe zur Planung sicherer und leistungsfähiger Baustellenverkehrsführungen auf mehrbahnigen Bundesfernstraßen entwickelt wurde.



## VI. 12. Verkehrssicherheitscreening (VSS) für das überörtliche Straßennetz

### Um was geht es?

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist zentraler Bestandteil der Verkehrspolitik im Saarland. Dies wird durch ein klares Bekenntnis zum Verkehrssicherheitsleitbild „Vision Zero“ unterstrichen – ein Straßenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte.

Die Verkehrssicherheitsarbeit hat im Saarland in der Vergangenheit, insbesondere mit gezielten Analysen und Maßnahmenfindungen zu vorhandenen Unfallhäufungen im Rahmen der Unfallkommissionsarbeit bereits erhebliche Fortschritte erzielt.

Um diesen erfolgreichen Weg weiterzugehen und die Sicherheit des überörtlichen Straßennetzes noch weiter zu erhöhen, wollen wir die Einführung eines in Baden-Württemberg entwickelten und erfolgreich betriebenen Verfahrens zur flächendeckenden Ermittlung von unfallauffälligen Streckenabschnitten prüfen. Hierbei handelt es sich um das sogenannte Verkehrssicherheitscreening (VSS), mit dem alle für die Verkehrssicherheitsarbeit relevanten Informationen (Unfalldaten, Verkehrsmengen, Fahrzeuggeschwindigkeiten, Straßengeometrie, Straßenzustand und Streckenfotos) einheitlich ausgewertet und die Ergebnisse in thematischen Karten dargestellt werden können. Zusätzlich gibt es für die unfallauffälligen Abschnitte sogenannte Verkehrssicherheitssteckbriefe, die die Einzelinformationen thematisch gegliedert zusammenfassen (siehe folgende Abbildungen 6 – 9). Zur besseren Dringlichkeitsreihung für die Abarbeitung der unfallauffälligen Abschnitte soll ein Software-Werkzeug genutzt werden.

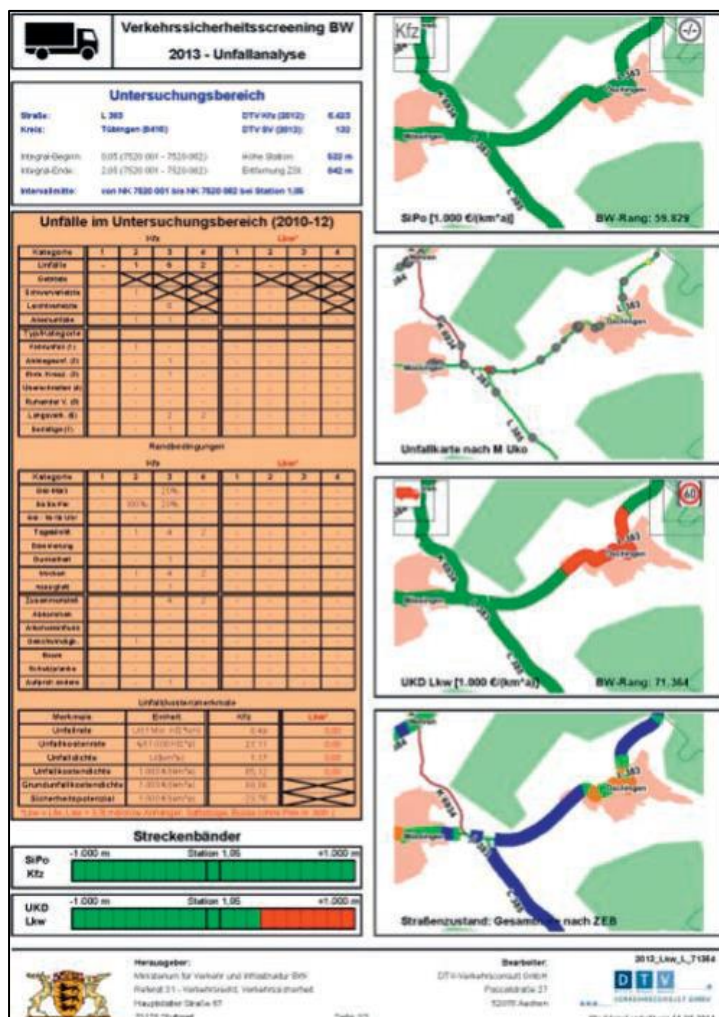


Abbildung 6: Steckbrief Seite 1 - Unfallanalyse  
 Quelle: Straßenverkehrstechnik 11.2014, VSS BW

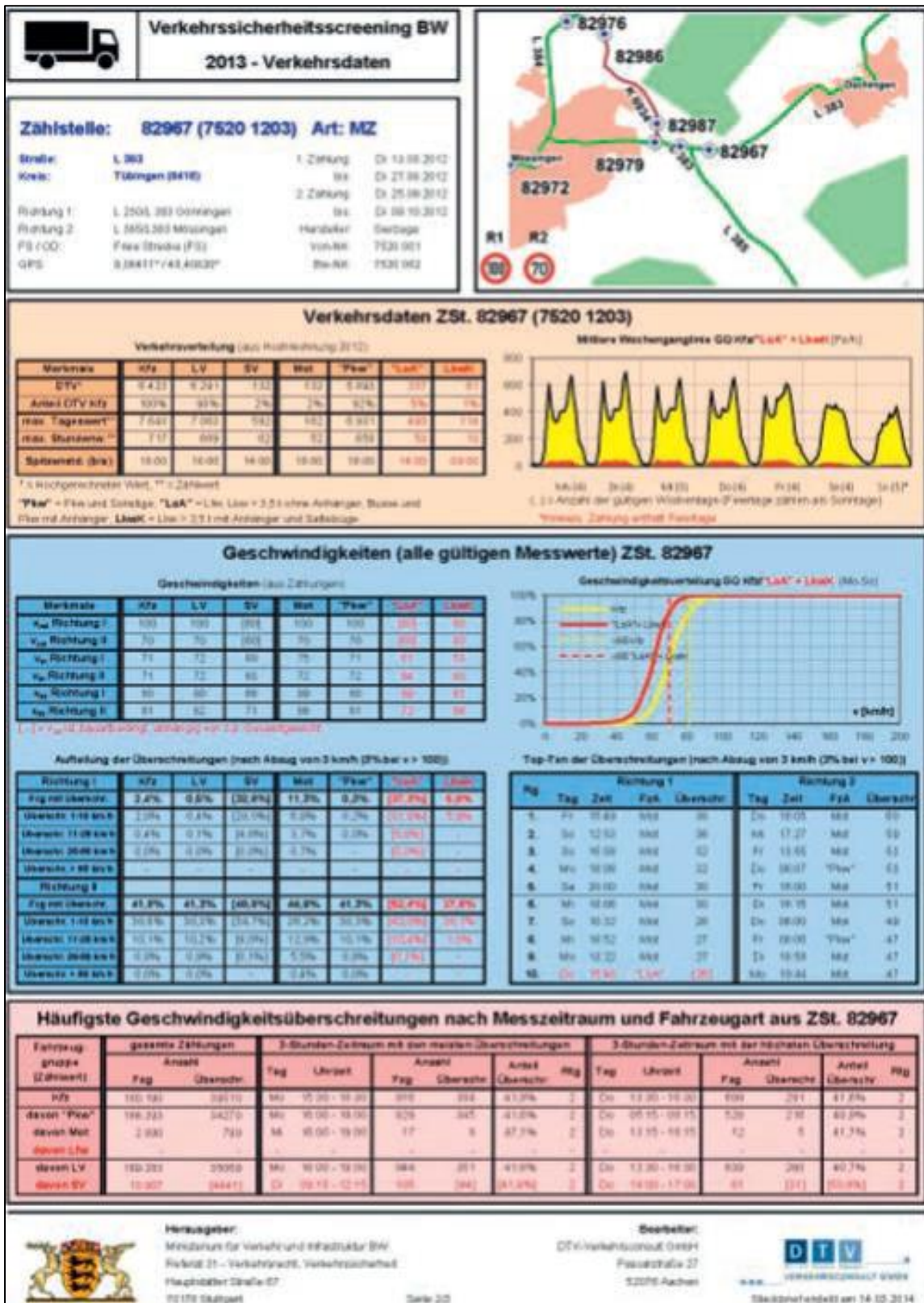








Abbildung 7: Steckbrief Seite 2 - Verkehrsdaten  
Quelle: Straßenverkehrstechnik 11.2014, VSS BW

	<b>Verkehrssicherheitscreening BW</b> <b>2013 - Streckenfotos</b>
<b>Untersuchungsbereich</b>	
Strasse:	L 343 DTv Nr. (2012): 8 403
Kreis:	Tübingen (8416) DTv Nr. (2012): 130
Wegst-Beginn:	0,05 (7520 001 - 7520 002) Höhe (Std.m): 523 m
Wegst-Ende:	2,05 (7520 001 - 7520 002) Steigung (‰): 842 m
Intervallstelle:	von NK 7520 001 bis NK 7520 002 bei Station 1,05 Befahrung: 14.06.2012
 Lageplan	
 Heckkamera <span style="float: right;">Befahrung: 14.06.2012</span>	
Straßenbreite [m] <span style="float: right;">Station 1,05</span> <span style="float: right;">+1.000 m</span>  <b>Fahrbahnaufbau im Bezugsintervall (Länge: 100 m)</b> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: fit-content; margin: 10px auto;">             derzeit nicht verfügbar         </div>	
 <b>Hersteller:</b> Ministerium für Verkehr und Infrastruktur BW Stabteil 21 - Verkehrsamt, Verkehrsbehörde Hauptkoffer Straße 67 70176 Stuttgart <span style="float: right;">Seite 3/3</span>	
<b>Bearbeiter:</b> DTV Verkehrsamt Ost Hauptkoffer 27 70076 Aalen <span style="float: right;">2013_LKW_L_71064</span>  www.verkehrsbund.de Standzeit erstellt am 11.03.2014	

Frontkamera (Links - Mitte - Rechts)

Befahrung: 14.06.2012

Abbildung 8: Steckbrief Seite 3 - Streckenfotos  
Quelle: Straßenverkehrstechnik 11.2014, VSS BW

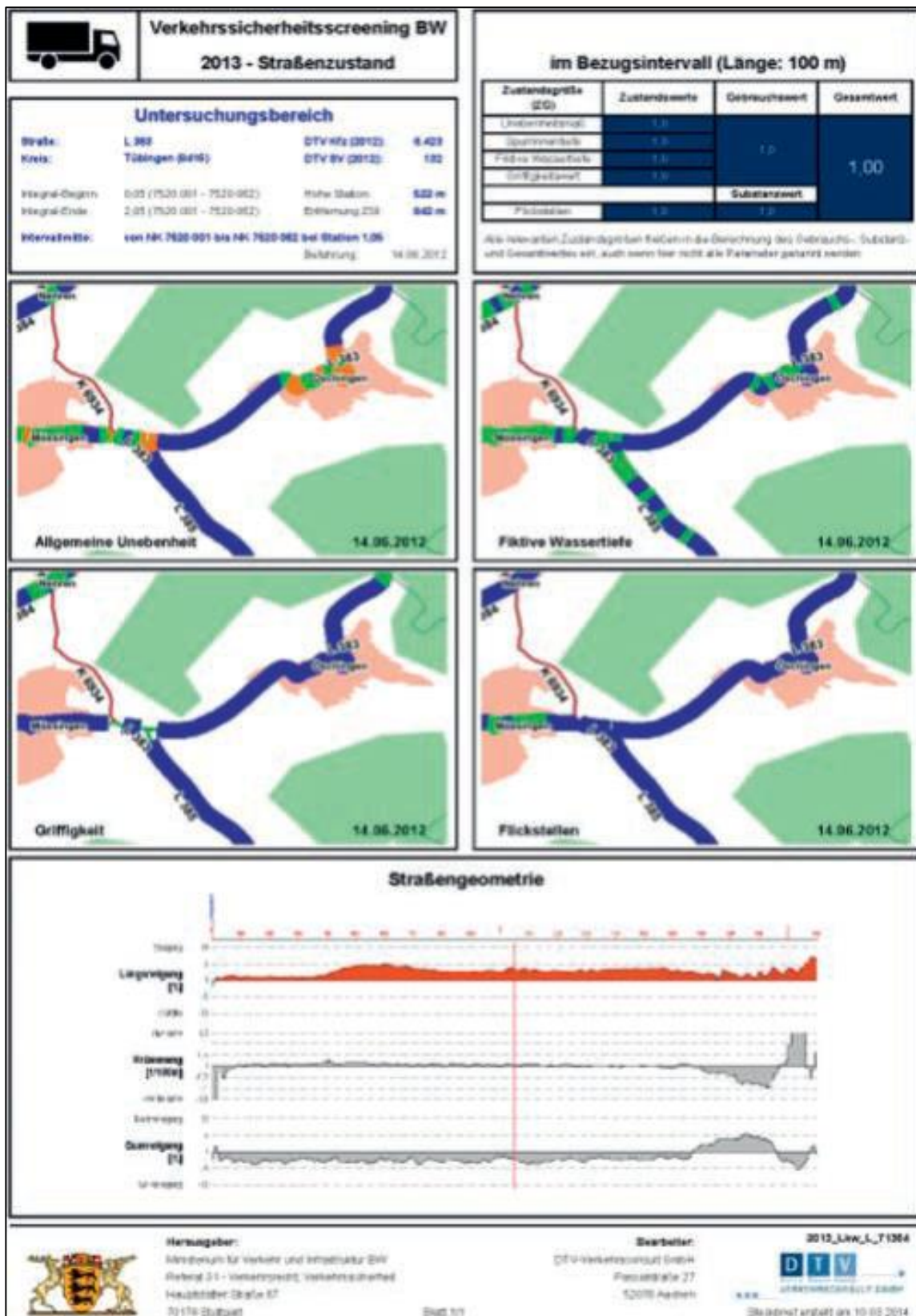


Abbildung 9: Steckbrief Seite 4 - Straßenzustand  
 Quelle: Straßenverkehrstechnik 11.2014, VSS BW

### ***Wie ist es zu bewerten?***

Das VSS wird sämtliche verkehrssicherheitsrelevanten Daten zur Identifizierung von unfallauffälligen Streckenabschnitten aus verschiedenen Datenquellen systematisch für das gesamte überörtliche Straßennetz des Saarlandes zusammenführen und einheitlich auswerten. Somit kann die Arbeit der [Verkehrsschau](#)- und [Unfallkommissionen](#) im Saarland durch die netzweite Bereitstellung aller Basisinformationen erheblich effizienter gestaltet und vereinheitlicht werden.

Das Verfahren ermöglicht zudem eine effizientere Verkehrsüberwachung durch die Ordnungsbehörden, da zukünftig genau die Stellen im Straßennetz überwacht werden können, die besonders unfallauffällig sind und bei denen nicht angepasste Geschwindigkeit unfallursächlich war.

Neben der vereinfachten Vorbereitung eines Ortstermins für die Mitglieder der Unfallkommissionen durch die landesweit verfügbaren standardisierten Steckbriefe soll das VSS auch einen gezielteren Einsatz der begrenzten Haushaltsmittel bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit bewirken.

Darüber hinaus kann das VSS zur Unfallauswertung für alle Kraftfahrzeuge sowie für Sonderuntersuchungen spezieller Fahrzeug- oder Unfallarten, wie beispielsweise zu Unfällen mit Fußgänger-, Fahrrad-, Motorrad- und/oder Lkw-Beteiligung bzw. zu Überhol-, Wild- und Baumunfällen im Zuge von Landstraßen herangezogen werden.

### ***Was ist zu tun?***

Einen wesentlichen Beitrag liefert hierbei das bereits im Saarland an Bundes- und Landstraßen landesweit eingerichtete Verkehrsmonitoring, das umfassend und flächendeckend Verkehrsdaten auf einbahnigen, zweistreifigen Straßen im Gegenrichtungsverkehr zur Verfügung stellt. Dabei wird auch das Verkehrsaufkommen auf schwach belasteten Straßen systematisch erhoben. Zum Einsatz kommen in der Regel Leitpfostenzählgeräte (die gesamte Radarmesstechnik befindet sich in der Hülle eines normalen Leitpfostens), die je nach Gerätehersteller bis zu neun verschiedene Fahrzeugarten unterscheiden können. Zusätzlich wird für jedes Fahrzeug neben der Fahrtrichtung auch seine Geschwindigkeit erfasst.

In einem ersten Schritt sollen zunächst die Voraussetzungen zur Einführung des VSS geprüft werden. Hierbei steht insbesondere die Klärung noch offener Fragen im Zusammenhang mit den organisatorischen, personellen und finanziellen Aufwendungen zur Einführung des Verkehrssicherheitsscreenings im Vordergrund.

Die landesweite Anwendung des Verkehrssicherheitsscreenings setzt darüber hinaus die Schulung aller mit der Verkehrssicherheitsarbeit betrauten Akteure bei den Straßenverkehrs-, Straßenbau- und Polizeibehörden voraus.

## VI. 13. Infrastrukturinvestitionen

### *Um was geht es?*

In der saarländischen Straßenbauverwaltung betreibt der Landesbetrieb für Straßenbau mehr als 2.000 Kilometer Straße, 1.000 Kilometer Geh- und Radwege und rund 1.000 Bauwerke. Der Landesbetrieb ist auf Grundlage der Verwaltungsvorschrift Nr. 1.2.3 zu § 26 LHO und der darauf erlassenen Betriebsanweisung vom 01. Januar 2016 verpflichtet, das klassifizierte Straßennetz des Saarlandes verkehrsgerecht, leistungsfähig, nachhaltig und vor allem sicher zu gestalten. Um auch in Zukunft die Verfügbarkeit eines solches Straßennetz sicherzustellen, bedarf es jährlicher Investitionen in diese Infrastruktur.

### *Wie ist es zu bewerten?*

Im Kontext mit der Realisierung von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen auf den Straßen im Saarland ist daher generell die Frage zu klären, inwieweit die Verkehrssicherheit im Rahmen der beabsichtigten Maßnahmen nachhaltig verbessert werden kann. Mobilität hat einen hohen gesellschaftlichen Stellenwert, sowohl bezogen auf den privaten bzw. beruflichen Personenverkehr, als auch auf den für die Wirtschaft bedeutsamen Güterverkehr. Auf der Grundlage von Prognosen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur muss bis zum Jahr 2030 mit einem weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens, insbesondere des Güterverkehrsaufkommens gerechnet werden. Neben der dadurch bedingten Erhöhung des Grundrisikos zu verunfallen kann die Verkehrssicherheit auch durch eine erhöhte Abnutzung des Straßenkörpers beeinträchtigt werden.

Die Verkehrssicherheit ist einer der zentralen Schwerpunkte in der Verkehrspolitik des Bundes sowie der Länder. Das Ziel von Investitionen in die Infrastruktur ist daher vorrangig, die Anzahl von Unfällen im Straßenverkehr durch verkehrstechnische und bauliche Maßnahmen nachhaltig zu reduzieren. Dies insbesondere vor dem Hintergrund steigender Verkehrsmengen. Denn überall dort, wo Tempolimits, Ampeln oder geänderte Vorfahrtsregeln nicht ausreichen, werden bauliche Lösungen erforderlich, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Mit jedem Unfall, der verhindert wird, machen sich Investitionen in die Infrastruktur und damit auch in die Verkehrssicherheit mehr als bezahlt.

### *Was ist zu tun?*

Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, investieren sowohl der Bund als auch die Länder mittels Neu-, Um- und Ausbau in den Straßenkörper, um Mängel, aber auch verkehrstechnische Engpässe zu beseitigen. Als Beispiel hierfür ist das im Saarland aufgelegte Programm „Gute Straßen für das Saarland“ zu nennen, das im Rahmen grundhafter Erneuerungen gezielt genutzt wird, um den Zustand der Straßen dauerhaft zu verbessern und damit auch die Sicherheit auf den Straßen zu erhöhen.

Des Weiteren werden Straßenabschnitte mit Unfallhäufungen unter Berücksichtigung von Vorschlägen aus den Unfallkommissionen dahingehend um- und ausgebaut, dass unfallkritische Stellen beseitigt werden können und dadurch das Risiko zu verunfallen wesentlich vermindert wird (s. a. Kapitel [IV. 2.3 Unfallkommissionen](#)).

Zusätzlich werden die Planungen zum Neu-, Um- und Ausbau darüber hinaus mit Hilfe von Sicherheitsaudits unterstützt und dadurch Fragen der Verkehrssicherheit in den Fokus gesetzt. Denn eine gute Planung und die folgende bauliche Ausgestaltung sind wichtige Grundsteine sicherer Mobilität.

Um eine Maßnahme hinsichtlich ihrer Effizienz zu beurteilen eignen sich u.a. folgende Verfahren:

- Kosten-Effizienz-Analyse

→ Die Kosten-Effizienz-Analyse setzt die Investition als monetäre Größe einer bestimmten Maßnahme in Relation zur Effizienz einer nicht-monetären Größe der Verkehrssicherheit, z.B. die Vermeidung eines Unfallopfers.

- Kosten-Nutzen-Analyse

→ Die Kosten-Nutzen-Analyse setzt die Investition als monetäre Größe einer bestimmten Maßnahme in Relation zum Nutzen in monetärer Größe, wie z.B. die Reduzierung der Unfallkosten.

## VII. Verkehrsmittel (Handlungsfeld Maschine)

### VII. 1. Fahrzeugtechnik

#### VII. 1.1 Einleitung

Zahlreiche technische Innovationen und die rasante digitale Veränderung unserer Welt haben auch die Fahrzeugentwicklung voll erfasst. Dieser Fortschritt – man spricht auch von Transformation – wird es wie bisher auch weiterhin notwendig machen, eine Vielzahl von **zulassungsrechtlichen Gesetzesanpassungen und Neuerungen** vorzunehmen. Wegen ihren weitreichenden Bedeutungen müssen diese innerhalb der europäischen Staatengemeinschaft abgestimmt werden (UNECE), um den zu den wesentlichen EU-Grundfreiheiten gehörenden freien Waren- und Dienstleistungsverkehr zu gewährleisten. Das Saarland wird sich in den entsprechenden Bund-Länder-Gremien einbringen und diese Prozesse aktiv begleiten.

Die Verkehrsmittel haben sich in den letzten Jahrzehnten nicht nur **optisch verändert** oder sind **ökologisch effizienter** geworden. Auch der **Sicherheitsstandard** hat sich enorm erhöht und wurde gesetzlich festgeschrieben. Dieser Prozess geht weiter und nimmt mit Blick auf das automatisierte und vernetzte Fahren (s.a. Kapitel [VIII. Verkehr der Zukunft](#)) gerade erst Fahrt auf. Werden damit zunehmend altbekannte Sicherheitsgefahren beseitigt, weil technische Systeme den Menschen in seinem Verkehrsverhalten unterstützen, tauchen neue Gefahren auf, weil diese Systeme

- noch nicht stabil genug laufen.
- Menschen zu sehr von der Fahraufgabe ablenken können.
- Menschen dazu verleiten können, physikalische Grenzen falsch einzuschätzen oder zu spät zu erkennen.
- oder neue Antriebssysteme so leise sind, dass sie nicht mehr wahrgenommen werden können.

**Neue Fahrzeugarten**, wie z.B. Elektrokleinstfahrzeuge (s.a. Kapitel [VII. 2.6 Neue Mobilitätsformen](#)), tauchen auf, an die man sich erst noch gewöhnen werden muss. **Traditionelle Fahrzeugarten**, wie das Fahrrad (s.a. Kapitel VII.2 Fahrräder), sollen stärker gefördert werden, um dessen Anteil am Modal Split deutlich zu erhöhen. Sie prägen zusätzlich oder zukünftig verstärkt das tägliche Verkehrsbild der saarländischen Straßen und konkurrieren mit anderen Arten um den knappen Verkehrsraum.

Betroffen von all diesen Entwicklungen sind **sämtliche Verkehrsarten** vom Fahrrad bis zum Schwerlastfahrzeug, die nachfolgend etwas näher betrachtet werden. Die Entwicklungen sind gerade in diesem Handlungsfeld buchstäblich mit hoher Geschwindigkeit in Bewegung.

Der tägliche Betrieb von Verkehrsmitteln führt zum **Verschleiß der Technik**, der sich kritisch auf die Verkehrssicherheit auswirken kann. Daher kommt der **Überwachung des verkehrssicheren Zustandes der Verkehrsmittel** im täglichen Betrieb eine hohe Bedeutung zu. Neben der polizeilichen Verkehrsüberwachung (s.a. Kapitel [V. 3.3 Verkehrsüberwachung \(Polizei und Kommunen\)](#)) obliegt die technische Überwachung der zulassungspflichtigen Fahrzeuge vor allem den staatlich anerkannten **technischen Prüfororganisationen des Saarlandes** (z. B. DEKRA, TÜV, GTÜ und KÜS). Im Rahmen gesetzlich vorgeschriebener Untersuchungsintervalle werden neben der Umweltverträglichkeit die für die Verkehrssicherheit maßgeblichen Bau- und Vorschrift für Kfz begutachtet, dokumentiert und durch Anbringung einer Prüfplakette bescheinigt.



Durch Nachprüfungen wird erreicht, dass erkannte Mängel beseitigt werden. Ist die Verkehrssicherheit des Kfz nicht mehr gewährleistet, wird die erforderliche Prüfplakette verweigert und ein Betrieb im Straßenverkehr nicht mehr möglich. Ausweislich des TÜV-Reports 2020 war dies deutschlandweit **bei jedem fünften Pkw mit „erheblichen Mängeln“** der Fall. Um als technische Prüforganisation arbeiten zu können bedarf es auch im Saarland der amtlichen Anerkennung. Im Rahmen dieser Anerkennung achten wir auf einheitliche Qualitätsstandards der technischen Prüfungen auf der Grundlage rechtlicher Vorgaben und faire Wettbewerbsbedingungen.

## VII. 1.2. Assistenztechnik

### *Um was geht es?*

Der Blick in die Verkehrsunfallstatistiken belegt, dass in 90 Prozent aller Verkehrsunfälle menschliches Fehlverhalten der Hauptgrund ist, während gerade mal in einem Prozent der Fälle technische Mängel die Ursache sind. Ziel der zunehmenden technischen Unterstützung des Menschen bei der Fahrzeugführung ist also nicht nur, diese komfortabler, sondern vor allem in kritischen Fahrsituationen auch sicherer zu machen.

### *Wie ist es zu bewerten?*

Der Rückgang der hohen Verkehrstotenzahlen aus den 1970er Jahren ist auch maßgeblich auf die **Ausstattung der Kraftfahrzeuge mit Sicherheitssystemen** zurückzuführen, die sowohl Unfälle aktiv verhindern, als auch deren Folgen im Falle eines Falles mindern sollen. Die Technik ist anspruchsvoll und muss nahezu vollsynchron mit einer möglichen Unfalldynamik standhalten. So können z. B. 150 Millisekunden entscheidend sein, die ein Airbag zum Öffnen bei gleichzeitiger Gurtstraffung braucht, ob es bei einem Sachschaden bleibt oder ob es zu Verletzungen von Menschen kommt.

Während die in den letzten Jahrzehnten eingeführten Airbag-, Gurt-, Licht-, Antiblockier- und Stabilitätssysteme sowie verbesserten Fahrgastzellentechniken und Bremssysteme mittlerweile gesetzlich vorgeschrieben und in nahezu allen Neufahrzeugen **selbstverständlicher Serienstandard** sind, gilt dies für die neuesten technischen Entwicklungen so nicht. In vielen Pkw sind moderne Fahrerassistenzsysteme noch eher die Ausnahme. Zwar können Auto Fahrer heute selbst bei einem Kleinwagen aus einem breiten Angebot auswählen. Laut einer Auswertung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) von 2017 steigt der Anteil von Fahrzeugen mit **Fahrerassistenzsystemen** kontinuierlich an, wodurch die moderne Fahrzeugtechnik einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leistet. Einziger Wehrmutstropfen: Sofern sie nicht nur den Fahrzeugen der Ober- und Mittelklasse vorbehalten sind, sind sie **nur gegen hohen Aufpreis** erhältlich (s.a. [Kapitel VII.2 Verkehrsarten-Pkw](#)).

Zu den derzeit wichtigsten marktgängigen Systemen gehören:

### **Abstandsregler**

Er passt die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bei normal fließendem Verkehr automatisch dem Verkehrsfluss an und wirkt wie ein intelligenter Tempomat. Unter Berücksichtigung des vorab eingestellten Abstands bremst der Regler das Fahrzeug bei Bedarf bis zum vollen Stillstand ab oder beschleunigt nach Verzögerung bis zur vorher eingestellten Geschwindigkeit.

### ***Abbiegeassistent***

Vor allem Radfahrende werden täglich im Straßenverkehr von abbiegenden Lkw und Bussen gefährdet. Zwar sind Verkehrsunfälle vergleichsweise selten. Kommt es aber dazu, sind die Folgen für die Radler meist tödlich. Abbiegeassistenten können helfen, solche Unfälle zu vermeiden. Sie unterstützen und entlasten Lkw- und Busfahrende in kritischen Verkehrssituationen z. B. mittels optischer, akustischer oder haptischer Signale, wenn diese beim Abbiegen Radfahrende gefährden würden.

### ***Notbremsassistent***

Unfalluntersuchungen zeigen, dass mehr als jeder zweite Kfz-Führende in Deutschland bei Auffahrunfällen zu zögerlich oder gar nicht bremst. Ein Notbremsassistent ist ein vorausschauendes Fahrerassistenzsystem, das bei Kollisionsgefahr warnt, den Bremsdruck erhöht und, wenn erforderlich, selbsttätig eine Notbremsung einleitet. Ein BAST-Forschungsbericht hat bestätigt, dass gerade bei Lkw-Notbremsassistentensystemen enormes Potenzial für die Verkehrssicherheit besteht, das noch nicht ausgereizt ist. Gerade zur Vermeidung von schweren Auffahrunfällen an Stauenden auf Autobahnen kommt es darauf an, Schwerlastfahrzeuge vor einem stehenden Hindernis bis zum Stillstand abzubremsen, oder bei höheren Geschwindigkeiten so weit herunter zu bremsen, dass eine Kollision zu vergleichsweise geringen Unfallfolgen führt. Durch technische Innovationen sind die Systeme zu einem immer deutlicheren Geschwindigkeitsabbau in der Lage, um in mehr Situationen Kollisionen gänzlich zu vermeiden.

### ***Spurhalte und Spurwechselassistent, Müdigkeitswarner***

Müdigkeit oder Ablenkung sind häufige Ursachen dafür, dass Autofahrer von der Fahrspur abkommen. In diesen Fällen hilft der **Spurhalteassistent**. Das System erkennt mithilfe von Kameras und Sensoren die Fahrbahnmarkierungen. Nähert sich das Fahrzeug einer Begrenzungslinie, ohne dass der Fahrer den Blinker setzt, schlägt der Spurhalteassistent Alarm. Wie das funktioniert, ist von System zu System unterschiedlich. Einige Modelle geben nur einen akustischen Warnton ab. Andere machen den Fahrer über eine Vibration im Lenkrad oder im Fahrersitz aufmerksam. Je nach System greift der Spurhalteassistent kurz in die Lenkung ein, um das Fahrzeug in der Spur zu halten. Vor allem auf Autobahnen und Straßen mit mehreren Fahrspuren hilft der **Spurwechselassistent**. Das System überwacht mithilfe zahlreicher Sensoren den Bereich neben und hinter dem Auto („Toter Winkel“). Setzt der Fahrer den Blinker, obwohl sich ein Fahrzeug auf der Nebenspur befindet oder sich nähert, warnt das System zum Beispiel über eine Anzeige im Seitenspiegel. **Müdigkeitswarner** sollen anhand sensorischer Erfassung den Aufmerksamkeitsgrad der Fahrerin oder des Fahrers erkennen und frühzeitig warnen.

### ***Verkehrszeichenbeobachter***

Sie erfassen sensorisch Geschwindigkeitsbegrenzungen und helfen dem Fahrenden, diese einzuhalten.

## ***Car-to-X-Kommunikationssysteme***

Sie gewährleisten einen Informationsaustausch zwischen den Fahrzeugen untereinander bzw. zwischen Fahrzeugen und der Infrastruktur. Mit Hilfe dieser Systeme können Warnungen vor aktuellen oder lokalen Gefahrensituationen (entgegenkommendes Fahrzeug, nicht zum Straßenverlauf passende Eigengeschwindigkeit, partiell auftretendes Glatteis u.ä.) vermittelt werden (s.a. Kapitel [VIII. 2. Automatisiertes und vernetztes Fahren \(AVF\) / Konnektivität](#)).

Seit dem 05. Januar 2020 ist die neue „Allgemeinen Sicherheitsverordnung“ – die „General Safety Regulation“ (GSR, Verordnung (EU) 2019/2144), in Kraft, mit der die EU-Kommission alle 10 Jahre überprüft, welche neuen Technologien einen fahrzeugseitigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten können und verpflichtend gefordert werden sollten. Wesentlicher Bestandteil der neuesten Revision ist die Einführung von Fahrerassistenzsystemen sowie neuen Maßnahmen der passiven Sicherheit mit Priorität auf der Sicherheit von ungeschützten Verkehrsteilnehmenden. So wird beispielsweise der Abbiegeassistent für alle schweren Fahrzeuge verbindlich vorgeschrieben, ab 2022 für neue Fahrzeugtypen und ab 2024 für alle Neuzulassungen. Das bedeutet, dass ab 2024 keine Lkw (über 3,5 Tonnen) und keine Busse (mehr als 9 Sitzplätze) ohne Abbiegeassistent mehr in den Verkehr kommen. Darüber hinaus werden ab 2024 für neue Typen und ab 2026 für neue Fahrzeuge Notbremsassistentenfunktionen zum Schutz von zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge eingeführt. Die Anforderungen für Abbiege- und Notbremsassistenten wurden durch die BASt im Auftrag des BMVI erarbeitet und flossen maßgeblich in die Beratungen auf europäischer Ebene ein.

Sollen diese Assistenzsysteme ihre wichtige Aufgabe für die Verkehrssicherheit erfüllen und von den Nutzenden akzeptiert werden, ist ihre **stabile Funktionalität** wesentlich. Fehlfunktionen oder Falschauslösungen durch kritische Straßen, Verkehrs- Sicht- und Witterungsverhältnisse, die zu falschen Empfehlungen, Warnungen oder unberechtigten Eingriffen in das Fahrgeschehen führen, müssen technisch ausgeschlossen sein. Sie können dazu führen, dass Fahrzeugführerinnen und -führer die Möglichkeit nutzen, diese Systeme abzuschalten. Solche Systeme unterliegen auch der technischen Abnutzung. Daher sind alle Initiativen zu unterstützen, die zum Ziel haben, die Fahrerassistenztechnik auch während des fortlaufenden Wirkbetriebes kontinuierlich auf Zuverlässigkeit zu überprüfen, wie z. B. das Projekt KÜS-DRIVE, mit dem Fahrfunktionen moderner Fahrzeuge in Verbindung mit ihren Assistenzsystemen herstellerunabhängig einer Wirkungsprüfung unterzogen werden sollen, indem ergänzende Prüfumfänge praxistauglich in die klassische Hauptuntersuchung integriert werden.

Vor allem aber: Menschen müssen über die Anwendung und Wirkungsweisen der Systeme **gut informiert** sein, um sie optimal nutzen zu können. Bei **Fahranfängerinnen und Fahranfängern** ist dies über die **Fahrschul Ausbildung** gewährleistet. Von den Assistenzsystemen profitieren können aber auch insbesondere **Seniorinnen und Senioren**, wenn sie eine Einweisung in das Thema erhalten.

### ***Was ist zu tun?***

Wir sehen in den elektronischen Fahrerassistenzsystemen eine wichtige Unterstützung der Menschen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Damit diese ihr volles Potenzial entfalten können ist eine **ständige Forschung durch Industrie und Wissenschaft** zur Stabilität und Verbesserung notwendig, auf deren Grundlage dann gesetzliche Änderungen erfolgen können. Wir unterstützen über die Bund-Länder-Gremien diesen Prozess und bringen uns vor allem in die Gestaltung von Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien zur Einführung und Verbesserung dieser Systeme für möglichst

alle Kraftfahrzeugtypen ein. Trotz dieser unbestrittenen Wichtigkeit darf nicht vergessen werden: Die **alleinige Verantwortung** -ob mit oder ohne technische Unterstützung - **trägt der Mensch** am Steuer. Demnach fährt am sichersten, wer aufmerksam und rücksichtsvoll im Straßenverkehr handelt. Durch **Werbemaßnahmen der Industrie** für diese Systeme darf nicht der Eindruck erweckt werden, dass sich der Mensch aus dieser Verantwortung zurückziehen kann.

Der Ausbildung in den **saarländischen Fahrschulen** kommt dabei eine maßgebliche Rolle zu. Wir begrüßen das Angebot der saarländischen Automobilclubs, allen voran des ADAC-Saar, von **Fahrsicherheitstrainings für Seniorinnen und Senioren, bei denen auch auf Fahrerassistenzsysteme eingegangen wird**, und empfehlen, diese Angebote wahrzunehmen. Mit einer entsprechenden **Öffentlichkeitsarbeit** wollen wir alle Verantwortlichen auf diese wichtigen Aspekte fortwährend hinweisen.

Vor allem **Notbremsassistenten in Schwerlastfahrzeugen** können Leben retten. Wir unterstützen daher über den Bundesrat die Bemühungen, das bei diesen Systemen vorhandene Potenzial weiter auszuschöpfen und haben das Abschalten von Notbremsassistenten auf deutschen Straßen ab einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h zu verbieten befürwortet.

Zum **Schutz von vor allem Fahrradfahrenden und zur Entlastung von Lkw- und Busfahrenden** sehen wir in den Abbiegeassistenzsystemen ein wichtiges Instrument zur Vermeidung von Rechtsabbiegeunfällen. (s.a. Kapitel [V. 1.6 Rad Fahrende](#) und Kapitel [V. 2.1 Vorfahrt, Vorrang, Abbiegen](#)). Wir haben die Bemühungen, diese Systeme auf europäischer Ebene verpflichtend für alle Schwerlastfahrzeuge einzuführen, unterstützt. Wegen notwendiger Abstimmungsprozesse mit den europäischen Partnern ist erst ab dem Jahr 2024 damit zu rechnen. Wir begrüßen daher für die Übergangszeit die „**Aktion Abbiegeassistent**“ des Bundesverkehrsministeriums und bitten die Unternehmen und Behörden mit entsprechender Fahrzeugflotte, von dem Angebot der Sicherheitspartnerschaft und den damit verbundenen **Fördermöglichkeiten** für Bestandsfahrzeuge Gebrauch zu machen.

Für uns stehen die **Abbiegeassistententechnik** und das gesetzlich **vorgeschriebene Spiegelsystem eines Schwerlastfahrzeuges** in unmittelbarem Zusammenhang, da die Warnungen und Hinweise eines Assistenzsystems dann ins Leere laufen, wenn ein falsch eingestelltes Spiegelsystem nicht das anzeigt, wovon der Abbiegeassistent warnt. Mit unserem **Verkehrssicherheitsprojekt „Spiegeleinstellplatz“** (©BG Verkehr) (s.a. Kapitel [V. 1.4 Erfahrene Fahrer\\*innen, Berufskraftfahrer\\*innen](#) und Kapitel [V. 2.1 Vorfahrt, Vorrang, Abbiegen](#)) bitten wir Behörden, Institutionen und Unternehmen, kostenlos von einer eigens durch das saarländische Verkehrsministerium hergestellten Schablone Gebrauch zu machen. Mit einem geringen eigenen Kostenbeitrag kann damit auf dem Betriebsgelände ein Spiegeleinstellplatz markiert werden, mit dessen Hilfe das Fahrpersonal vor Fahrtbeginn mit geringem Aufwand die korrekte Einstellung der Fahrzeugspiegel kontrollieren kann.

## VII. 1.3 Fahrzeugbereifung

### *Um was geht es?*

Weil sie die einzige Verbindung des Fahrzeugs zur Fahrbahn darstellen, haben **Fahrzeugreifen** einen großen Einfluss auf das **Fahrverhalten** und damit die **Verkehrssicherheit**. Die Aufstandsfläche aller vier Reifen ist kaum größer als die eines Menschen mit Schuhgröße 44. Dabei müssen die Reifen ein Gewicht von etwa 1,5 Tonnen schnell und auf kürzestem Wege zum Stehen bringen. Die richtige und technisch einwandfreie Bereifung ist daher ein wichtiger Sicherheitsfaktor im Straßenverkehr. Sie hat zudem einen wesentlichen Einfluss auf den Energieverbrauch und bestimmen den Fahrkomfort. Nach Einschätzungen von technischen Fahrzeugüberwachungsorganisationen, z. B. der KÜS, behandeln noch zu viele Menschen die Fahrzeugbereifung nicht mit der notwendigen Sorgfalt. Dabei gilt zu beachten: Eine Unterschreitung der gesetzlich vorgeschriebenen Profiltiefe von 1,6 mm gilt bei der Hauptuntersuchung als „**erheblicher Mangel**“, der eine Verweigerung der Prüfplakette nach sich zieht und eine Wiedervorführung zur Nachuntersuchung bei einer technischen Prüforga-nisation notwendig macht. Moderne Fahrzeuge verfügen mittlerweile über Reifendruckkontrollsysteme (RDKS), die den Fahrer vor zu niedrigem Reifendruck warnen. Auch diese müssen funktionsfähig sein, denn defekte RDKS werden seit 2018 bei der Hauptuntersuchung als erheblicher Mangel eingestuft.

### *Wie ist es zu bewerten?*

Reifendruck, Reifentalter, Reifenschäden und Profiltiefe sind sicherheitsrelevante Eigenschaften der Fahrzeugbereifung, die regelmäßig kontrolliert werden müssen. Mangelhafte Reifen sind in gleich zweifacher Hinsicht kritisch: Sie können **Pannen an gefährlichen Stellen** verursachen oder gleich selbst **zu schweren Unfällen** führen. Eine Reifenkontrolle, am besten bei jedem zweiten Tankstopp, ist daher sehr sinnvoll, denn letztlich ist jeder Reifen nur so sicher, wie er gewartet ist.

Vor allem die **Profiltiefe** ist ein maßgeblicher Sicherheitsfaktor. Es empfiehlt sich daher, nicht erst zu warten, bis die gesetzlich vorgeschriebene Mindestprofiltiefe von 1,6 mm erreicht ist. Bei Sommerreifen raten Experten, bereits **bei 3 mm einen Wechsel** durchzuführen. Hintergrund ist die Aquaplaning-Gefahr, die in den Sommermonaten bei Regen immer wieder auftritt. Reifen mit einem Profil von 3 mm haben bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h bei Aquaplaning immerhin noch seitlichen Kontakt zur Fahrbahnoberfläche, während Reifen mit 1,6 mm Profiltiefe schon ins Schwimmen geraten können und dann vom Fahrenden nicht mehr zu kontrollieren sind. Dabei gilt: **Je höher die Geschwindigkeit**, desto wichtiger eine **ausreichende Profiltiefe**. Auch der Anhalteweg wird durch die Profiltiefe erheblich beeinflusst: Wenn man mit rund 50 km/h unterwegs ist, benötigt man mit ausreichender Profiltiefe in etwa 25 Meter Bremsweg. Abgefahrene Reifen verlängern diesen Weg auf ca. 29,5 Meter, also um 4,5 m, die in der Stadt über Leben und Tod entscheiden können. Dabei gilt: Je **höher die Profiltiefe**, desto **niedriger der Bremsweg**.

**Winterreifen** sollten mindestens **4 mm Restprofil** haben, denn bei einer geringeren Profiltiefe schwinden die für die Verzahnung mit dem Untergrund wichtigen Lamellen. Um die Fahreigenschaften des Winterreifens zu verbessern, liegt unterhalb der weichen Laufstreifenmischung eine härtere Mischung, die für Fahrstabilität sorgt. Wenn diese härtere Mischung erreicht wird, weist der Winterreifen deutlich schlechtere Winter- und Nässeigenschaften auf.



Entscheidend ist also auch, die **richtigen Reifen zur richtigen Zeit** zu verwenden. Bereits bei Temperaturen ab 7°C verhärtet die Gummimischung von Sommerreifen und verliert an Traktion. Es sollte dann auf Winterreifen umgerüstet werden. Spätestens ab Oktober besteht vor allem frühmorgens, spätabends und nachts die Gefahr, dass Straßen glatt werden. Speziell in Waldgebieten oder auf Brücken kommt es schnell zu Frost. Diese Zeit reicht in etwa bis Ostern. Nach der „**O bis O-Regel**“ (von Oktober bis Ostern) empfiehlt es sich, in diesem Zeitraum Winterreifen aufzuziehen, um der in Deutschland gesetzlich geregelten, „**situativen**“ **Winterreifenpflicht** in jedem Falle zu genügen. Sie verlangt vor jeder Fahrt die Prüfung der Witterungsverhältnisse. Eine Fahrt ohne Winterreifen darf nicht angetreten werden, wenn Fahrbahnbedingung wie Schnee, Eis und Reif herrschen. Noch allzu oft verursachen Fahrzeuge mit Sommerreifen bei winterlichen Verhältnissen massive Störungen mit Staus und Folgeunfällen auf den gestörten Strecken.

Die ab dem 01. Januar 2018 hergestellten Winterreifen sind am Alpine-Symbol mit Schneeflocke zu erkennen. Dieses Symbol bürgt für verbindliche Mindestanforderungen an die Leistungsfähigkeit von Winterreifen bei schneebedeckten Straßen. Das "Alpine"-Symbol ist damit zum Qualitätssiegel für Winterreifen geworden.



Es löst das M+S Symbol ab, deren damit gekennzeichnete Reifen, die bis zum 31. Dezember 2017 hergestellt wurden, übergangsweise noch bis zum 30. September 2024 verwendet werden dürfen. Die Gummimischung und die spezielle Art der Profile von Winterreifen liefern bei winterlichen Fahrbahnbedingungen mehr Sicherheit. Sie sind bei niedrigen Temperaturen weich genug, um sich durch das Lamellenprofil mit der Straßenoberfläche zu verzahnen. Der Bremsweg mit Winterreifen ist bei solchen Verhältnissen deutlich kürzer als mit Sommerreifen, die Fahrstabilität wesentlich besser.

### **Was ist zu tun?**

Die ständige Kontrolle des sicheren Zustandes der Fahrzeugbereifung ist die rechtlich geforderte Aufgabe der Fahrzeughalterin und des Fahrzeughalters. Wir bitten daher alle Saarländerinnen und Saarländer, diese wichtige Sicherheitspflicht sehr ernst zu nehmen und bei jedem zweiten Tankstopp eine Sichtkontrolle der Reifen durchzuführen, den Reifendruck zu prüfen und Reifen ohne ausreichendes Profil oder mit Schäden durch eine Fachwerkstatt ersetzen zu lassen.

Gerade vor **längeren Fahrten zu Beginn der Urlaubszeit** werden die Reifen durch Ladung und Dauer besonders belastet und müssen in gutem Zustand sein. Reifenpannen während der Urlaubsreise sind beschwerlich und gefährlich und können den Start in den wohlverdienten Urlaub verderben.

Vor allem in den **Wintermonaten** sorgen die Straßenverhältnisse für zusätzliche Herausforderungen, sicher ans Ziel zu kommen. Wir bitten daher die Saarländerinnen und Saarländer, die Pflicht zur Verwendung von Winterreifen sehr ernst zu nehmen. Querstehende Fahrzeuge mit Sommerreifen an Hängen in der winterlichen morgendlichen Rush-hour sind nicht nur ärgerlich sondern auch gefährlich und verursachen hohe Umweltbelastungen und wirtschaftliche Schäden. Mit der „**O bis O – Regel**“ ist man immer auf der sicheren Seite. Wir empfehlen daher sehr eindringlich die Nutzung von guten Winterreifen in der Zeit von Oktober bis Ostern. Im Rahmen unserer **Öffentlichkeitsarbeit** wollen wir regelmäßig zu Urlaubsbeginn und rechtzeitig zu Beginn der Wintermonate an diese wichtigen Pflichten erinnern.

Mit den anerkannten **technischen Prüforganisationen** im Saarland (s.a. Kapitel [VII. 1.1 Einleitung](#)) sowie den Mitteln der **polizeilichen Verkehrsüberwachungen** (s.a. [V. 3.3 Verkehrsüberwachung \(Polizei und Kommunen\)](#)) ist dieses wichtige Thema der Verkehrssicherheit im Blickfeld.

## VII. 1.4 Fahrzeugbeleuchtung

### *Um was geht es?*

Sehen und Gesehen-Werden sind für die Verkehrssicherheit wesentliche Aspekte (s.a. [Kapitel V. 3.5 Sicherheit durch Sichtbarkeit](#)). Die Beleuchtung an allen Fahrzeugen, vom Lkw bis zum Fahrrad, muss immer einwandfrei funktionieren, gerade aber dann, wenn es später hell und früher dunkel wird.

Jährlich durchgeführte Lichttests für den Kfz-Bereich belegen allerdings, dass trotz der Tatsache, dass viele moderne Kfz mittlerweile über ein Lichtdiagnosesystem verfügen, rund die Hälfte der überprüften Pkw mit mangelhafter Beleuchtung auffällt, jeder fünfte Pkw sogar durch ein defektes Leuchtmittel bei der Front- Heck- oder Nebelbeleuchtung.

### *Wie ist es zu bewerten?*

Besonders gefährlich sind Defekte der **Frontbeleuchtung**, die **das eigene Sehen** gewährleisten soll. Bei einem Teilausfall ist das Sichtfeld massiv eingeschränkt, ein Pkw nicht mehr sofort als mehrspuriges Fahrzeug erkennbar. Kommt es dann zu einem Totalausfall wird die Straße schlagartig dunkel und die Unfallgefahr ist am höchsten. Auch der Ausfall der **Heckbeleuchtung**, die das **eigene Gesehen werden** bestimmt, potenziert das Unfallrisiko um ein Vielfaches. Es liegt in der **rechtlichen Verantwortung** der Fahrzeughalterinnen und -halter, defekte Leuchten immer gleich austauschen, und die Reparatur nicht aufzuschieben.

Die Beleuchtung der Pkw spielt auch bei **Tuning-Fans** eine wichtige Rolle. Xenon- und LED-Technik dominieren bei der Nachrüstung der Scheinwerfer. Leuchtmittel dürfen jedoch nicht einfach ausgetauscht werden. Die Veränderung einzelner Komponenten eines Scheinwerfersystems ist aus Sicherheitsgründen unzulässig. Zwar gibt es für manche Fahrzeuge komplette Xenon- oder LED-Nachrüstbausätze. Der Einbau ist kompliziert und bedarf zusätzlicher Veränderungen der vorgeschriebenen Scheinwerferreinigungsanlage, der automatischen Leuchtweitenregulierung und Programmierung der Fahrzeugelektronik. Er sollte daher stets durch eine **Fachwerkstatt** erfolgen.

Die Verkehrssicherheit darf auch nicht durch „**kosmetische Maßnahmen**“ an der Fahrzeugbeleuchtung beeinträchtigt werden. Dies betrifft vor allem angebrachte **Folierungen**, welche die Farbe der Beleuchtung verändern oder sie abdunkeln. Hier sind die rechtlichen Vorgaben streng, denn die Verkehrssicherheit steht klar im Vordergrund.

Technische Innovationen der letzten Jahre kamen auch der **Fahrradbeleuchtung** zugute, deren Lenkerinnen und Lenker wie kaum Andere darauf angewiesen sind, visuell aufzufallen, um wahrgenommen zu werden. So ist der schwerfällige und ungeliebte Reifendynamo längst einer modernen und energiesparenden Lichttechnik mit Nabendynamo, LED-Frontscheinwerfern und LED-Rücklichtern mit Standlichtfunktion gewichen. Auch batteriebetriebene Anlagen sind mittlerweile erlaubt, die den Fahrkomfort nicht trüben, dafür aber dunkle Straßen taghell ausleuchten. Wegen ihrer enormen Leuchtkraft ist daher wesentlich, dass sie eine straßenverkehrsrechtliche Zulassung haben und zur Vermeidung einer Blendgefahr stets korrekt eingestellt sind.



Für **Rad Fahrende** gilt ohnehin: **Auffallen ist alles**. So sollen daher in folgenden Farben leuchten:

**Weiß:**

- Frontscheinwerfer und Frontreflektor
- reflektierende Streifen an den Reifen oder reflektierende Speichenclips für seitliche Sichtbarkeit.

**Rot:**

- Rücklicht mit roten Groß- und Kleinrückstrahlern

**Gelb:**

- Pedalreflektoren
- Speichenreflektoren

Zusätzliche Reflektoren an der Kleidung sind erlaubt und empfohlen. Sie erhöhen die Sichtbarkeit eines Rad Fahrenden um bis zu 134 Meter.

**Was ist zu tun?**

Da zu den **häufigsten Auffälligkeiten bei den Hauptuntersuchungen** Beleuchtungsmängel gehören, bitten wir alle Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter, auf funktionierende Beleuchtung ihrer Pkw zu achten. Funktionstüchtige Leuchten erhöhen gerade in der dunklen Jahreszeit die Verkehrssicherheit und ersparen eine zusätzliche Fahrt zur Prüfstation, wenn im Rahmen der Hauptuntersuchung eine Nachprüfung angeordnet werden muss.

Wir unterstützen weiterhin aktiv die jährliche **Kfz-Beleuchtungsaktion – „Lichttest“** des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (ZDK) und der Deutschen Verkehrswacht (DVW) und zahlreichen weiteren Partnern. Wir empfehlen allen Saarländerinnen und Saarländern, im Rahmen der internationalen Kfz-Beleuchtungs-Aktion im Oktober eines jeden Jahres die Beleuchtungsanlage ihrer Pkw kostenlos bei den mitmachenden saarländischen Kfz-Meisterbetrieben prüfen zu lassen. Wer dies tut, erhält eine Plakette für die Windschutzscheibe und signalisiert so seine geprüfte Fahrzeugbeleuchtung.

Überprüft werden:

- Scheinwerfer
- Nebel- und ggf. weitere Zusatzscheinwerfer
- Begrenzungs-/Parkleuchten
- Bremsleuchten
- Schlussleuchten
- Warnblinkanlage
- Fahrtrichtungsanzeiger
- Nebelschlussleuchte

Wir werden im Rahmen unserer **Öffentlichkeitsarbeit** weiterhin rechtzeitig darauf hinweisen.

Nicht fachgerechte Veränderungen oder Manipulationen an Beleuchtungseinrichtungen sind aus Gründen der Verkehrssicherheitsgründen zu Recht verboten. Wir bitten daher die **saarländischen Prüforganisationen** (s.a. Kapitel [VII. 1.1 Einleitung](#)) auch weiterhin sehr sorgfältig auf korrekt eingebaute, funktionierende und eingestellte Beleuchtungseinrichtungen zu achten.

Im Rahmen der **polizeilichen Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallaufnahme** (s.a. Kapitel [V. 3.3 Verkehrsüberwachung \(Polizei und Kommunen\)](#)) wird die Vollzugspolizei auch auf diesen besonderen Umstand achten.

Die **saarländischen Radlerinnen und Radler** bitten wir, vom technischen Fortschritt zu profitieren und ihre Fahrräder mit mittlerweile kostengünstiger moderner Beleuchtungstechnik auszustatten und diese zu nutzen. Im Rahmen unseres **Verkehrssicherheitsprojektes „Sicherheit durch Sichtbarkeit“** werden wir weiterhin öffentlichkeitswirksam, z.B. am **„Tag der Verkehrssicherheit“** oder der **„Stadtradeln“-Veranstaltungen** dafür werben und neben der Verausgabung von Sicherheitswarnwesten und Reflektorbändern auch hochwertige Lampensets verteilen.

Die Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater der Vollzugspolizei weisen im Rahmen der **Radfahrausbildung in den Grundschulen und den berufsbildenden Schulen** auch auf den technisch korrekten Zustand der Fahrräder hin.

Hilfestellung bei der richtigen Auswahl der Fahrradbeleuchtung bieten die ehrenamtliche **Fahrradwerkstätte des ADFC-Saar** aber auch die zahlreichen Geschäfte des saarländischen Fahrradfachhandels.

## VII. 2. Fahrzeugarten

### VII. 2.1 Einleitung

Größere Distanzen im Straßenverkehr komfortabel und in angemessener Zeit zurückzulegen gelingt dem Menschen nur mit **technischer Unterstützung**. Die Technik muss dabei das ausgleichen, wozu der Mensch aufgrund seiner biologischen Grenzen nicht in der Lage ist. Das gilt vor allem für den **Geschwindigkeitsbereich**. Die Möglichkeiten, auf die wir Menschen zurückgreifen können, um unserem **Bedürfnis nach Mobilität** nachkommen zu können, sei es in der Freizeit oder aus wirtschaftlichen Interessen, sind vielfältig. Der Mensch begibt sich dabei in hohe Abhängigkeit dieser Technik und wird dies mit fortschreitender Automatisierung auch weiterhin und zunehmend tun. Wesentlich für die Fahrzeugtechnik ist daher, **nicht nur komfortabel** zu sein, sondern einen **Sicherheitsstandard** zu bieten, um im Falle eines Verkehrsunfalles Verletzungen erst gar nicht entstehen zu lassen, bzw. auf ein Minimum zu reduzieren. Uns allen muss dabei immer wieder bewusst sein, wie sehr verletzlich wir alle sind und die Technik noch allzu oft an ihre Grenzen stößt, um uns vor den schweren Folgen von Verkehrsunfällen zu schützen.

Das **Spannungsfeld zwischen Mensch und Technik** besteht vor allem in der Aufgabe der Technik, nach ihrem jeweiligen Stand menschliches Fehlverhalten auszugleichen. Da die Bandbreite menschlicher Fehler groß ist, wird der Fahrzeugtechnik noch für lange Zeit lediglich diese unterstützende und ausgleichende Aufgabe zukommen. Die Verantwortung für ein regelkonformes und sicherheitsorientiertes Verhalten liegt weiterhin bei uns allen.

Nachfolgend werden einige Verkehrsmittel mit Blick auf die aktuelle Diskussion und ihren Beitrag für mehr Verkehrssicherheit näher betrachtet.

### VII. 2.2 Personenkraftwagen (Pkw)

#### *Um was geht es?*

Die Pkw-Flotte der privaten Haushalte ist mit Stand 01. Januar 2020 auf mittlerweile knapp 48 Millionen Fahrzeuge angewachsen. Das entspricht einem Anteil von ca. 72 Prozent aller zugelassenen Kraftfahrzeuge. Anders als noch im Jahre 2008 kommt damit mehr als ein Auto auf jeden Haushalt. Außerhalb der Städte verfügen inzwischen 90 Prozent der Haushalte über mindestens ein Auto. Nicht verwunderlich sind daher die Erkenntnisse der **Mobilitätsstudie der Bundesregierung des Jahres 2017**, wonach ca. dreiviertel der zurückgelegten Personenkilometer in Deutschland mit dem Pkw gefahren werden. Vor allem das **Saarland** beweist seine große Vorliebe für dieses Verkehrsmittel, wo der Pkw-Anteil an allen zugelassenen Kraftfahrzeugen ca. 84 Prozent beträgt.

Mobilitätsforscher sind sich weitgehend einig, dass die **Mobilität**, wie wir sie seit Jahrzehnten kennen und praktizieren, vor einer **deutlichen Veränderung** steht. Sie sprechen vom Beginn eines **multimobilen Zeitalters**. Es werden ähnliche Umwälzungen erwartet wie nach der Erfindung des Automobils vor gut 125 Jahren.

Wegen zunehmend überfüllter und staugeplagter Straßen ist zu beobachten, dass der Pkw nicht mehr überall seine Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln beweisen kann.

Der Pkw wird auch dann zukünftig wichtiges Fortbewegungsmittel bleiben, wenn es insbesondere gelingt, ihn in einen **Mix neuer Mobilitäts- und Verkehrssysteme** klug und bedarfsgerecht zu integrieren und damit individuelle Fortbewegung und öffentlichen Verkehr zu verknüpfen.

Die große Chance des Pkw wird auch darin bestehen, durch zunehmende Automatisierung und Vernetzung, bzw. Steigerung des Besetzungsgrades (s.a. Kapitel [VIII. 2. Automatisiertes und vernetztes Fahren \(AVF\)/Konnektivität](#)) sowie optimierten bzw. alternativen Antriebsformen (s.a. Kapitel [VIII. 3. Neue Antriebskonzepte](#)) Bestandteil **eines intelligenten und nachhaltigen Mobilitäts- und Energiemanagements** zu sein. Dabei wird natürlich auch die Verkehrssicherheit weiterhin eine maßgebliche Rolle spielen.

### ***Wie ist es zu bewerten?***

Wegen des hohen Anteils der Pkw am Kfz- Gesamtaufkommen hat gerade hier die technische Entwicklung bedeutende Fortschritte gemacht.

Nicht nur das **Antiblockiersystem (ABS)** oder das **Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP)** sind mittlerweile Serienstandard in allen Neufahrzeugen. Auch **Fahrerassistenzsysteme** (s.a. Kapitel [VII. 1.2 Assistenztechnik](#)), die in der Lage sind, kritische Situationen frühzeitig zu erkennen, vor Gefahren zu warnen und im Bedarfsfall auch aktiv in das Geschehen einzugreifen, sind nicht mehr nur den Fahrzeugen der Oberklasse vorbehalten, sondern halten langsam auch in den unteren Fahrzeugklassen Einzug. Ihnen kommt dann hohes Sicherheitspotenzial zu, wenn es darum geht, den Lenkerinnen und Lenkern von Pkw

- Informationen zu vermitteln, an denen es fehlt oder die nicht wahrgenommen werden können.
- sie zu warnen, wenn Gefahr der Überforderung, Ablenkung oder Fehlinterpretation besteht.
- sie aktiv zu unterstützen bzw. einzugreifen, wenn wenig Zeit für eine Reaktion bleibt, eine Fehlentscheidung getroffen wurde oder bewusstes risikofreudiges Verhalten oder eine fehlerhafte Ausführung erkannt wird.

Solche Systeme dienen der **Entlastung der Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer** und leisten einen Beitrag zur **Erhöhung der Verkehrssicherheit**.

**Kommunikations- und Informationstechnologien**, die überwiegend dem Komfort und der Unterhaltung dienen, sind da **kritischer** zu sehen. Hier gilt: Nicht alles was technisch möglich ist, muss umgesetzt werden. Die **Gefahr eines Informationsüberangebots** oder eine **komplizierte Bedienbarkeit** können zur Überforderung und Ablenkung der Fahrenden führen. Der angestrebte Mehrwert würde sich ins Gegenteil verkehren.

Daher spielen

- die Ermittlung des tatsächlichen Informationsbedarfs der Fahrenden
- Art der Informationsdarbietung,
- Verarbeitung der vielfältigen Informationen
- intuitive Benutzung
- mögliche Ablenkungseffekte

bei der Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen eine wichtige Rolle.

**Fahrzeugelektronik** unterliegt zudem einem gewissen Verschleiß. Sie ist nicht frei von Systemfehlern, kann manipuliert, abgeschaltet und sogar aus dem Fahrzeug ausgebaut werden. Die **Verlässlichkeit der Systeme**, die sogar in das Fahrgeschehen eingreifen können, darf daher nicht nur bis zur nächsten Hauptuntersuchung, sondern muss über das gesamte Fahrzeugleben hinweg gewährleistet sein.

Aus diesem Grunde müssen die Systeme in die Fahrzeugtypgenehmigungen und in die regelmäßige technische Überwachung im Rahmen der Hauptuntersuchung – soweit dies derzeit möglich ist – einbezogen werden.

Das **Potenzial von Fahrerassistenzsystemen** ist noch nicht ausgereizt: Heutige Systeme entfalten ihre Wirkung im Wesentlichen im dynamischen Fahrbetrieb und gegenüber beweglichen Objekten. Im Bereich von niedrigen Geschwindigkeiten oder stehenden Personen oder Objekten besteht noch Entwicklungsbedarf. Insbesondere **ungeschützte Verkehrsteilnehmende** wie Rad Fahrende oder zu Fuß Gehende profitieren derzeit noch nicht in dem gewünschten Maße von den derzeitigen Möglichkeiten. So hat die EU-Kommission unter maßgeblicher Mitwirkung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ihre alle zehn Jahre durchzuführende Prüfung der „Allgemeinen Sicherheitsverordnung“ – „General Safety Regulation“ (GSR) abgeschlossen, welche neuen Technologien einen fahrzeugseitigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten können und verpflichtend gefordert werden sollten. Wesentlicher Bestandteil der am 05. Januar 2020 in Kraft getretenen Revision der GSR (Verordnung (EU) 2019/2144) ist die verpflichtende Einführung von Fahrerassistenzsystemen sowie neue Maßnahmen der passiven Sicherheit mit Priorität auf der Sicherheit von ungeschützten Verkehrsteilnehmenden. Demnach sieht die GSR ab 2024 für neue Fahrzeugtypen und ab 2026 die verpflichtende Einführung von Notbremsassistentenfunktionen zum Schutz von zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie einen deutlich erweiterten, große Teile der Windschutzscheibe einbeziehenden Prüfbereich der Fahrzeugfronten vor. Letzteres soll einen verbesserten Schutz von verunfallenden Radfahrenden sicherstellen.

Testergebnisse belegen jetzt schon, dass z.B. Notbremsassistenten Kollisionen zwischen Fußgängern und Pkw bis 42 km/h Fahrgeschwindigkeit vermeiden können müssen. Abbiegeassistenten müssen so ausgelegt sein, dass sie bis 30 km/h Lkw-Geschwindigkeit eine ausreichend frühe Warnung geben müssen. Belastbare Werte für Fahrradszenarien befinden sich auf EU-Ebene in der Abstimmung. Auch hier wirkt die BASt mit eigenen Fahrversuchen sowie ihrer Expertise maßgeblich mit, sodass sichergestellt ist, dass sich die Anforderungen verlässlich testen lassen und dass die Systeme ihre Wirkung im Verkehr auch tatsächlich entfalten.

Auch die Einführung und Weiterentwicklung von **passiven Sicherheitssystemen** des Pkw mit Knautschzonen, Airbag-Technik, Gurtsystemen, Sicherheitsfahrergastzellen und Sicherheitslenksäulen haben maßgeblich zur Vermeidung schwerer Verletzungen der Fahrzeuginsassen beigetragen. Es darf jedoch nicht vergessen werden: ein Pkw bietet nach dem heutigen Stand der Technik den Insassen bei einem Frontalaufprall lediglich bis 70 km/h ausreichenden Schutz, bei einem Seitenaufprall liegt die kritische Geschwindigkeit bei nur 50 km/h.

Die **Elektrifizierung des Antriebs** macht die Fahrzeuge in langsamer Fahrt - wenn das Reifen-/Fahrbahngeräusch noch nicht überwiegt – **nahezu lautlos**. Sie stellen vor allem für zu Fuß Gehende, Rad Fahrende und Menschen mit Sehenschränkungen eine Unfallgefahr dar. Ab dem Juli 2021 müssen deshalb alle neu zugelassenen Hybrid- und Elektrofahrzeuge mit einem System für Warngeräusche „Acoustic Vehicle Alerting System“, kurz AVAS, ausgerüstet sein. Die bis dahin zugelassenen Fahrzeuge verfügen über dieses System nicht.

### ***Was ist zu tun?***

Verbesserungen in der Fahrzeugtechnik zur Erhöhung der Verkehrssicherheit können nur dann optimal wirken, wenn diese Systeme in möglichst allen Fahrzeugklassen verfügbar sind. Sofern es sich um Fahrerassistenzsysteme handelt ist eine hohe technische Zuverlässigkeit ebenso wichtig wie die unkomplizierte und intuitive Bedienbarkeit, die nicht von der eigentlichen Fahraufgabe ablenken darf. Die Technik ist anspruchsvoll und bedarf intensiver Forschung, um die **rechtlichen Voraussetzungen für ihren verpflichtenden Einbau** schaffen zu können. Um weitreichende technische und rechtliche Veränderung für ein Massentransportmittel vorzunehmen, bedarf es vor allem der Abstimmung auf der Ebene der europäischen Partner. Wir unterstützen mit unseren Möglichkeiten diese Prozesse in den dafür vorgesehenen **Bund-Länder-Gremien und über den Bundesrat** und bringen dort unsere Vorschläge und Positionen ein.

Wir begrüßen die umfangreichen Forschungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur Verbesserung der Pkw-Sicherheit und die Bemühungen der Bundesregierung, auf der europäischen

Ebene Verbesserungen der Fahrzeugtechnik für mehr Verkehrssicherheit voranzutreiben. Vor allem der Schutz der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden wie zu Fuß Gehende und Rad Fahrende liegt uns dabei besonders am Herzen. Hier ist das Potenzial vor allem von **Abbiegeassistenzsystemen** noch nicht ausgereizt. Wir werden in diesem Zusammenhang bei den anstehenden Erörterungen unsere Verantwortung in den **Bund-Ländergremien und über den Bundesrat** wahrnehmen.

Die **Fahrzeughersteller** bitten wir, in den eigenen Forschungsbemühungen nicht nachzulassen und dafür Sorge zu tragen, dass wichtige **Fahrzeugtechnik** für mehr Verkehrssicherheit zur **Serienausstattung** möglichst aller Fahrzeugklassen zur Verfügung steht. Bei der Bewerbung der Systeme soll dabei kein Gefühl von Sicherheit vermittelt werden, die mit der Realität nicht im Einklang steht. Bei der Entwicklung neuer Informations- und Kommunikationssysteme, die vor allem dem Komfort und der Unterhaltung dienen, bitten wir um Maß und Mitte. Nicht alles was möglich ist, ist auch sinnvoll. Dabei kommt es auf die Art der Informationsdarbietung, der Möglichkeit der Informationsverarbeitung und die nutzerfreundliche Bedienbarkeit der Systeme an. **Entscheidend bei der Pkw-Führung ist die durch den Menschen zu bewältigende Fahraufgabe. Moderne Technik soll dabei unterstützen und nicht ablenken.**

Wir befürworten die **Entwicklung alternativer Antriebsformen für den Kfz-Bereich** ausdrücklich. Wegen der damit verbundenen Gefahren, die sich vor allem für Kinder, Seniorinnen und Senioren oder Menschen mit Sehbehinderungen wegen der Geräuschlosigkeit von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bei Langsamfahrt ergeben, haben wir die gesetzliche Einführung eines akustischen Warnsystems für geräuscharme Fahrzeuge (AVAS) ausdrücklich unterstützt. Da das System erst ab Juli 2021 für Neuzulassungen verpflichtend wird, bitten wir die Halterinnen und Halter beim Neukauf von Elektro- und Hybridfahrzeugen vor diesem Zeitpunkt, die Möglichkeit einer Nachrüstung zu prüfen und die Fördermöglichkeiten des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausführung in Anspruch zu nehmen.

## VII. 2.3 Schwerlastfahrzeuge

### VII. 2.3.1 Lastkraftfahrzeuge und allgemeine Umfeldüberwachung

#### *Um was geht es?*

Sprechen wir von **Lastkraftfahrzeugen meinen wir** Lastkraftwagen (Lkw) mit mehr als 3,5 Tonnen Nutzlast einschließlich der von diesen gezogenen Anhängern und Sattelaufliegern.

Diese Fahrzeuge bilden den Fuhrpark der gewerblichen Transport- und Verkehrsdienstleister, der für die Wertschöpfungskette des deutschen Bruttoinlandsprodukts relevant ist:

So werden 77 Prozent der ca. 4,7 Milliarden Tonnen beförderter Güter in Deutschland über 229.000 km Straßen des überörtlichen Verkehrs (Saarland: 2.048 km) verfrachtet. Hierzu waren knapp 420 Millionen Fahrten notwendig. Auf mehr als 260 Millionen Lastfahrten wurden bei knapp 24 Milliarden Lastkilometern damit 3,6 Milliarden Tonnen transportiert, was einer Beförderungsleistung von insgesamt mehr als 315 Milliarden Tonnenkilometern entspricht. Der Anteil der Beförderungsleistung, der durch Fahrzeuge mit einer Emissionsklasse von Euro 5 oder besser erbracht wurde, belief sich auf 97,3 Prozent.

109.000 Transport- und Verkehrsfirmer beschäftigen 2,4 Millionen Menschen und generieren einen jährlichen Gesamtumsatz von 330 Milliarden Euro (DeStatis 2017). Diese seit Jahren kontinuierlich ansteigende Entwicklung spiegelt sich auch im steigenden Bedarf an Transportfahrzeugen der Branche wieder, um diese Dienstleistungen erbringen zu können.

Mit Stand 01. Januar 2020 waren in Deutschland rund 5,8 Millionen Nutzfahrzeuge zugelassen. Darunter befanden sich 3,3 Millionen Lkw (Saarland: 37.312) und insgesamt 2,34 Millionen Zugmaschinen (Saarland: 18.838), darunter 223.000 Sattelzugmaschinen (Saarland: 1.980). Im Vergleich des Jahres 2010 bedeutet dies nur für das Saarland eine Steigerung von mehr als 20 Prozent an Lkw, 15 Prozent mehr an Zugmaschinen insgesamt und 4 Prozent mehr an Sattelzugmaschinen. Deutschlandweit sind die Steigerungen deutlicher.

Gemessen an allen Verkehrsunfällen in Deutschland ist der Anteil derjenigen mit Beteiligung von Schwerlastfahrzeugen eher gering. Wenn es aber zu Verkehrsunfällen mit diesen Fahrzeugen kommt, sind die Folgen meist dramatisch und im besonderen öffentlichen Fokus.

#### *Wie ist es zu bewerten?*

Trotz ihrer außergewöhnlichen Maße und Gewichte verunglücken **Insassen von Lastkraftwagen (Lkw), Sattelzugmaschinen und andere Güterkraftwagen** seltener als andere Verkehrsteilnehmende. Zum Vergleich: Bei Pkw-Insassen sind es fast 23 Mal mehr, was auch den höheren Zulassungszahlen geschuldet sein dürfte.

Das **Fahrpersonal von Güterkraftfahrzeugen** verursacht relativ selten Alleinunfälle. Bei lediglich 6,1 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden von Güterkraftfahrzeugen war kein weiteres Fahrzeug beziehungsweise kein zu Fuß Gehender beteiligt.

Und obwohl **Berufskraftfahrende** von Lkw, Sattelzugmaschinen und anderen Güterkraftfahrzeugen berufsbedingt deutlich mehr Zeit hinter dem Steuer und auf der Straße als andere Verkehrsteilnehmende verbringen und nicht selten unter Zeitdruck stehen, unterlaufen ihnen statistisch gesehen recht wenige Fehler. Rad Fahrende begehen fast dreimal so viele Fehler, Auto Fahrende elfmal so viele.

Die beiden häufigsten Fehler des Fahrpersonals von Güterkraftfahrzeugen sind dabei regelmäßig Abstandsfehler bzw. Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren.

**Abstandsfehler** treffen vor allem Pkw-Fahrende auf Bundes- und Landstraßen.

**Fehler beim Rechtsabbiegen** gehen meist zu Lasten von Rad Fahrenden im städtischen Bereich.

Beim **Anfahren** kamen zu Fuß Gehende zu Schaden, wenn sie versuchten, unmittelbar vor einem haltenden Lkw die Straße zu überqueren und von anfahrenen Lkw im Frontbereich angestoßen, niedergeworfen und u. U. sogar überrollt wurden.

Bei Unfällen mit ungeschützten Verkehrsteilnehmenden ist also die **Gefahr des Übersehens** durch das Fahrpersonal im Umfeld vor allem rechts und im Frontbereich von besonderer Bedeutung. **Bestmögliche Sichtbeziehungen** zwischen den Verkehrspartnern sind dort also maßgeblich.

Auch wenn sie vergleichsweise selten vorkommen steht fest: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lkw ziehen meist schwere Folgen für alle Beteiligten nach sich. Das gilt auch für das Fahrpersonal (s.a. Kapitel [V. 3.4 Sicherheitsgurt](#)).

Fahrzeugtechnische Entwicklungen müssen daher den Insassenschutz des Fahrpersonals als auch den **aktiven und passiven Schutz** anderer Verkehrsteilnehmender im Blick halten.

Im Bereich der aktiven Sicherheit rücken vor allem die **Fahrerassistenzsysteme** in den Vordergrund (s.a. Kapitel VII. 1.2 Fahrerassistenztechnik). So sind seit 2013 für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t das **Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP), Spurverlassenswarner und Notbremsassistent** verpflichtend vorgeschrieben.

Das **ESP** überwacht mit Sensoren den fahrdynamischen Zustand des Fahrzeugs. Bei drohender Schleuder- oder Kippgefahr des Lkw oder des Fahrzeuggespanns greift das System durch die gezielte Abbremsung einzelner Räder bzw. Eingriff ins Motormanagement ein und stabilisiert das Fahrzeug.

Der **Spurverlassenswarner** erkennt mit einer Videokamera hinter der Windschutzscheibe den Fahrspurverlauf. Das System wertet die erkannten Spurmarkierungen aus und warnt den Fahrer bei drohendem Verlassen der Fahrspur.

Der erweiterte **Notbremsassistent** kann voraus stehende und sich bewegende zweispurige Fahrzeuge erkennen, das Fahrpersonal bei Unterschreitung des ausreichenden Abstands vor Kollisionsgefahr warnen und, wenn erforderlich, selbsttätig eine Notbremsung einleiten, um Auffahrunfälle zu vermeiden. Nach einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sind diese Systeme aufgrund technischer Weiterentwicklungen mittlerweile sehr viel leistungsfähiger, als es derzeit gesetzlich vorgeschrieben ist. Dies gilt vor allem für den Geschwindigkeitsabbau bei bevorstehenden Kollisionen und die Erkennung von stehenden oder sich bewegenden Fahrzeugen in gleicher Richtung. Sind bisherige Systeme derzeit nur auf 50 km/h ausgelegt, lassen neue Systeme einen vollständigen Geschwindigkeitsabbau bis mittlerweile 70 km/h zu. Bei Differenzgeschwindigkeiten zu stehenden oder sich bewegenden Fahrzeugen zwischen 70 und 80 km/h können Lkw bis auf 23 km/h und bei über 80 km/h unter 40 km/h abgebremst werden, was die Überlebenschance der Insassen im Voraus befindlichen Bereich im Falle einer Kollision deutlich erhöht. Wie alle Fahrerassistenzsysteme muss auch der Notbremsassistent übersteuerbar sein. Allerdings ist vorgesehen, das Abschalten dieses Assistenten ab einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h in Deutschland zu verbieten.

Vom Notbremssystem zu unterscheiden ist der **Abstandsregeltempomat**. Die parallel verbauten Systeme werden oft verwechselt, weil beide bremsen, wenn sie Tempounterschiede zum vorausfahrenden Verkehr feststellen. Mit dem Abstandsregler kann über den Tempomaten der gewünschte Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug individuell eingestellt werden. Bremsst der vordere Lkw, passt der Abstandsregeltempomat die Geschwindigkeit an. Als Erweiterung des Tempomats lässt sich das System vor Fahrtantritt aktivieren und jederzeit ausschalten.

Im Gegenzug hierzu reagiert der Notbremsassistent nur dann, wenn es das Fahrpersonal nicht tut, also – wie es der Name sagt – im Notfall.



Ergebnisse der Unfallforschung bescheinigen vor allem den **Fahrerassistenzsystemen der aktiven Umfeldüberwachung** hohe Verkehrssicherheitspotenziale für Nutzfahrzeuge:

Der **Abbiegeassistent** soll beim Rechtsabbiegen des Lkw eine Kollision mit zu Fuß Gehenden oder Rad Fahrenden verhindern. Das System überwacht mittels Sensoren die Bereiche vor und neben dem Lkw und warnt das Fahrpersonal, wenn sich beim Anfahren oder während des Abbiegevorgangs zu Fuß Gehende bzw. Rad Fahrende dem Lkw nähern und die Gefahr einer Kollision besteht. Das System warnt das Fahrpersonal optisch, akustisch oder taktil und verhindert gegebenenfalls den Anfahrvorgang, wenn sich zu diesem Zeitpunkt ungeschützte Verkehrsteilnehmende vor oder neben dem Fahrzeug aufhalten (z.B. an einer Ampel). Wesentlich bei diesem System – sofern nicht kamerabasiert – sind korrekt eingestellte Spiegel. (s.a. Kapitel VII. 1.2 Fahrerassistenztechnik). Forschungsergebnisse der Unfallforschung der Versicherer (UDV) bescheinigen dem Abbiegeassistenten für Nutzfahrzeuge ein Verbesserungspotenzial für die Verkehrssicherheit zwischen 30 und 40 Prozent.

Wesentlicher Bestandteil der seit dem 05. Januar 2020 gültigen neuesten Revision der „Allgemeinen Sicherheitsverordnung“ – der „General Safety Regulation“ (GSR, Verordnung (EU) 2019/2144) der EU-Kommission ist die verpflichtende Einführung von Abbiegeassistenten für alle schweren Fahrzeuge, ab 2022 für neue Fahrzeugtypen und ab 2024 für alle Neuzulassungen. Das bedeutet, dass ab 2024 keine Lkw (über 3,5 Tonnen) und keine Busse (mehr als 9 Sitzplätze) ohne Abbiegeassistent mehr in den Verkehr kommen.

Ein **Rückfahrassistent** überwacht den Raum hinter dem Lkw und zeigt diesen Bereich auf einem Monitor an. Läuft der Motor und befindet sich hinter dem Fahrzeug ein zu Fuß Gehender im kritischen Bereich, so erfolgt eine akustische Warnung. Das System verhindert das Anfahren bzw. bremst selbstständig ab, falls der Fahrende nicht reagiert. Gerade im Zusammenhang mit Kollisionen zwischen Lkw und zu Fuß Gehenden wurden Verkehrssicherheitspotenziale dieses Assistenten zwischen 27 und 31 Prozent erkannt.

Ein **Totwinkel-Kamera-System** macht den Arbeitsbereich moderner LKW überschaubar. In der Regel gewähren vier Kameras und ein Bildschirm eine 360 Grad Rundumsicht und machen das früher Unsichtbare sichtbar. Besonders in engen Straßen und in der Umgebung von Rad Fahrenden und zu Fuß Gehenden ist dieses System sehr hilfreich.

Ungeachtet der zunehmenden Automatisierung können aber auch schon praktische Maßnahmen helfen, die **Sichtbeziehung zum fahrerischen Umfeld** zu erhöhen und das Risiko für schwere Unfälle zwischen Lkw und ungeschützten Verkehrsteilnehmenden zu minimieren, indem z. B. Dekorationsartikel an Spiegeln oder hinter den Frontscheiben oder Vorhänge, die die **direkte Sicht durch die Front- und Seitenscheiben** einschränken, aus dem Fahrerhaus verbannt werden.

Ist ein Verkehrsunfall unvermeidlich kommt der **passiven Sicherheit** wesentliche Bedeutung zu, um die Folgen des Verkehrsunfalles zu mindern. Maßgeblich hierfür **Unterfahrschutz** im Front-Seiten- und Heckbereich für Nutzfahrzeuge von mehr als 3,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse. Die Systeme sollen ein **Unterfahren des Nutzfahrzeuges verhindern** und damit schwerwiegende Verletzungen der Fahrzeuginsassen verhindern.

Die Systeme, die seit Jahren gesetzlich vorgeschrieben sind, bieten nicht den optimalen Schutz. Oft fehlt es an ausreichender Widerstandsfähigkeit oder es besteht die Gefahr des Abrisses oder Wegknickens. Auch die gesetzlich vorgegebene Einbauhöhe wird von Unfallforschern als zu hoch eingestuft. Dies führt je nach Kollisionsverlauf und Aufprallgeschwindigkeit dazu, dass Airbag-Systeme nicht richtig auslösen, Gurtsysteme und Knautschzonen beim kollidierenden Pkw nicht die gewünschte Wirkung entfalten können und ein Unterfahren des Lkw trotz Unterfahrschutz fahrphysikalisch begünstigt wird. Daher empfehlen Unfallforscher eine Verstärkung der Systeme und eine niedrigere Einbauhöhe, was aber beim Befahren von Rampen oder Fährschiffen Probleme bereiten kann.

## **Was ist zu tun?**

Gemeinsam mit den Berufsverbänden der Transport- und Logistikbranche sowie der Unfallforschung sind wir der Überzeugung, dass **den Fahrerassistenzsystemen zur Unterstützung des Fahrpersonals überragende Bedeutung** für mehr Verkehrssicherheit vor allem von ungeschützten Verkehrsteilnehmenden zukommt. Davon profitiert auch das Fahrpersonal, das im Falle von schweren Verkehrsunfällen, bei denen Rad Fahrende oder zu Fuß Gehende, vor allem Kinder, zu Schaden kommen, mitunter ein Leben lang an posttraumatischen Belastungen zu leiden hat. Diese führen nicht selten zur Berufsaufgabe in einer Branche, die zunehmend unter Nachwuchssorgen beim Fahrpersonal leidet. Die voranschreitende **technische Entwicklung** möchten wir entsprechend ihres Standes auf der Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse **gesetzgeberisch begleiten**.

Wenn auch Verkehrsunfälle an Stauenden auf Bundesautobahnen unter Beteiligung von Schwerlastfahrzeugen glücklicherweise die Ausnahme sind, haben sie immer verheerende Auswirkungen mit meist tödlichem Ausgang. Das liegt an einem eigentlich ambivalenten Arbeitsplatz: Wer über mehrere Stunden monotoner Fahrt ohne Beschäftigung ist, muss entweder schläfrig werden oder sich ablenken. Beides ist im Ernstfall gleichermaßen fatal. Bremsvorgänge werden zu spät eingeleitet, so dass die große Gefahr besteht, dass auf vorausfahrende oder vorausstehende Fahrzeuge (meist an Stauenden) aufgefahren wird. Wir sehen im **Notbremsassistenten** daher das geeignete Instrument, dieser schweren Unfallgefahr zu begegnen. Wir begrüßen daher die Vorreiterrolle der Bundesregierung in den Gremien der EU und der UN, die durch die BASt erarbeiteten Vorschläge zur technischen Optimierung der Notbremsassistententechnik voranzutreiben. Wir werden in **Bund-Länder-Gremien** diese Bemühungen unterstützen. Die Möglichkeit des Abschaltens dieser wichtigen Technik für mehr Verkehrssicherheit lehnen wir ab. Daher haben wir das Vorhaben, im deutschen Verkehrsrecht eine **Vorschrift einzuführen**, die das **Abschalten des Notbremsassistenten über 30 km/h verbietet und unter Bußgeld stellt, unterstützt**.

Auch im **Abstandsregeltempomat** sehen wir ein wichtiges Sicherheitsinstrument, denn sowohl im Stadt- als auch im Fernverkehr erfordert die Einhaltung des richtigen **Sicherheitsabstandes** viel Aufmerksamkeit. Die richtige Nutzung des Systems stellt für das Fahrpersonal nicht nur eine Entlastung dar. Es macht die Fahrt komfortabler und ökologischer. Durch die kontinuierliche Anpassung der Geschwindigkeit zum Vorausfahrenden wird der gesetzlich vorgeschriebene Abstand eingehalten. **Auffahrunfälle** können verhindert werden. Damit wird auch das gefährliche „**Platooning**“ unterbunden, bei dem durch **Windschatten-Fahren** unter erheblicher Unterschreitung des gesetzlich geforderten Einscherabstandes Kraftstoff eingespart werden soll. Dies lehnen wir aus Gründen der Verkehrssicherheit ab, denn im Falle eines abrupten Abbremsens des Vorausfahrenden kann dann auch der Notbremsassistent nicht mehr wirken. Der Einbau des Abstandsregeltempomats ist derzeit nicht verpflichtend vorgeschrieben. Daher bitten wir die Verantwortlichen der Transport- und Logistikunternehmen, bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge dieses System zu ordern und das Fahrpersonal die Benutzung vorzugeben, denn auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht ist das System zu empfehlen. Es ist dem Notbremsassistenten vorgelagert und vermeidet dessen Auslösung. Eine durch den Notbremsassistenten ausgelöste Vollbremsung zwingt das Fahrzeug anschließend zur technischen Kontrolle, wodurch betriebliche Aufwendungen durch Werkstattkosten und Nutzungsausfälle entstehen. In zukünftigen Erörterungen in den **Bund-Länder-Gremien** zum verpflichtenden Einbau dieses Systems werden wir uns entsprechend positionieren.

Soweit Fahrerassistenzsysteme gesetzlich nicht vorgeschrieben sind, bitten wir die Transportdienstleistenden, im Rahmen der Möglichkeiten den Fuhrpark mit Technik zu ertüchtigen, die eine **aktive Umfeldüberwachung** zum Schutze von zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden ermöglicht. Die dadurch zu vermeidenden Verkehrsunfälle kommen letztlich auch den Betrieben in unternehmerischer Sicht zugute, da Personal- und Fahrzeugausfälle reduziert werden. Im Rahmen der inn-

betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit bitten wir die Unternehmen, das Fahrpersonal dahingehend zu sensibilisieren, den **Arbeitsplatz** in den **Lkw-Kabinen** so zu gestalten, dass **Sichtbehinderungen ausgeschlossen** sind.

Zum Schutz von vor allem Fahrradfahrenden und zur Entlastung von Lkw- und Busfahrenden sehen wir in den **Abbiegeassistenzsystemen** ein wichtiges Instrument zur Vermeidung von Rechtsabbiegeunfällen. (s.a. Kapitel [V. 1.4 Erfahrene Fahrer\\*innen, Berufskraftfahrer\\*innen](#), [V. 1.6 Rad Fahrende](#), [V. 2.1 Vorfahrt, Vorrang, Abbiegen](#), [VII. 1.2 Assistenztechnik](#)). Wir haben die Bemühungen, diese **Systeme auf europäischer Ebene verpflichtend für alle Schwerlastfahrzeuge einzuführen, unterstützt**. Wegen notwendiger Abstimmungsprozesse mit den europäischen Partnern ist erst ab dem Jahr 2024 damit zu rechnen. Wir begrüßen daher für die Übergangszeit die „**Aktion Abbiegeassistent**“ des Bundesverkehrsministeriums und bitten die Unternehmen und Behörden mit entsprechender Fahrzeugflotte, von dem Angebot der Sicherheitspartnerschaft und den damit verbundenen Fördermöglichkeiten für Bestandsfahrzeuge Gebrauch zu machen.

Für uns steht die korrekte Einstellung der **gesetzlich vorgeschriebenen Spiegel** im unmittelbaren Zusammenhang mit einem **wirkungsvollen Abbiegeassistenten**, da die Warnungen und Hinweise eines Abbiegeassistenten dann ins Leere laufen, wenn ein falsch eingestelltes Spiegelsystem nicht das anzeigt, wovor der Abbiegeassistent warnt.

Mit unserer Aktion „Spiegeleinstellplatz“ (©BG Verkehr) (s.a. Kapitel [V. 1.4 Erfahrene Fahrer\\*innen, Berufskraftfahrer\\*innen](#), [V. 1.6 Rad Fahrende](#), [V. 2.1 Vorfahrt, Vorrang, Abbiegen](#), [VII. 1.2 Assistenztechnik](#)) bitten wir Behörden, Institutionen und Unternehmen, kostenlos von einer eigens durch das saarländische Verkehrsministerium hergestellten Schablone Gebrauch zu machen. Mit einem geringen eigenen Kostenbeitrag kann damit auf dem Betriebsgelände ein **Spiegeleinstellplatz markiert** werden, mit dessen Hilfe das Fahrpersonal vor Fahrtbeginn mit geringem Aufwand die korrekte Einstellung der Fahrzeugspiegel kontrollieren kann.

**Passive Schutzeinrichtungen** an Nutzfahrzeugen mindern die Folgen von Verkehrsunfällen beim Kollisionsgegner erheblich, da sie durch gezielte Energieaufnahmen dazu beitragen, dass aktive Schutzsysteme von Pkw wie Airbag, Gurt und Knautschzone optimal wirken und die Überlebenschancen der Pkw-Insassen erhöhen. Dies gilt auch für die leichteren Nutzfahrzeuge unter 7,5 t zulässiger Gesamtmasse. Im Rahmen unserer **Bund-Länder-Gremienarbeit** werden wir Bemühungen unterstützen, die die Widerstandsfähigkeit von passiven Unterfahrschutzeinrichtungen und deren Prüfanforderungen optimieren, ohne die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zu schmälern.

Wir bitten die Firmen der Transport- und Logistikbranche **festigkeitsgeprüfte Systeme** wo immer möglich zu nutzen, und z. B. auf gesetzliche Ausnahmetatbestände für den Frontunterfahrschutz (z. B. bei Geländegängigkeit) in vertretbarer Weise zugunsten der Verkehrssicherheit zu verzichten.

Wir nehmen wahr, dass wegen des aufwachsenden Bedarfs an Fahrzeugen des gewerblichen Güterverkehrs zunehmend **Forderungen von Durchfahrverboten für Nutzfahrzeuge** in den Städten und Gemeinden laut werden. Wir nehmen diese Stimmen ernst, weisen aber darauf hin, dass die Fahrzeuge des gewerblichen Schwerlastverkehrs hauptsächlich auf Bundes- und Landstraßen unterwegs sind, deren straßenrechtliche Aufgabe es ist, solche Verkehre aufzunehmen und möglichst konfliktfrei zu bewältigen. Soweit sich diese Fahrzeuge im innerörtlichen Bereich bewegen, nehmen sie wichtige Aufgaben der Grundversorgung der Bevölkerung wahr, indem sie Lieferketten für Vollsortimenter mit Produkten des täglichen Bedarfs möglichst wohnortnah absichern. Dies gilt nicht nur in Zeiten besonderer Umstände. Wir appellieren daher für ein faires Miteinander und um gegenseitiges Verständnis aller Beteiligten.

## VII. 2.3.2 Lang-Lkw

### *Um was geht es?*

Eine neuartige Fahrzeugart bzw. Fahrzeugkombination im gewerblichen Güterverkehr sind die sogenannten **Lang-Lkw**. Während herkömmliche Lkw mit Anhänger oder Auflieger eine Länge von bis zu 18,75 Metern haben dürfen, ist den Lang-Lkw eine Länge von bis zu 25,25 Metern erlaubt. Lang-Lkw dürfen daher zwar **länger, aber nicht schwerer als normale Lkw und Lkw-Kombinationen** sein. Es gelten die entsprechenden Gewichtsbeschränkungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) von max. 40 Tonnen, bzw. 44 Tonnen im kombinierten Verkehr<sup>1</sup>. Zum Schutz der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere von Brückenbauwerken, sind Ausnahmen hiervon nicht vorgesehen, so dass Begriffe wie „Giga-Liner“ oder „Mega-Trucks“ unzutreffend sind, die vor allem für höhere Transportgewichte stehen.

Nach EU-rechtlichen Vorgaben und Ergebnissen eines wissenschaftlich begleiteten fünfjährigen Feldversuchs wurde eine **Ausnahme-Verordnung für den Verkehr mit Lang-Lkw** erarbeitet, um höchstmögliche Sicherheitsstandards und bestmögliche Transportverläufe zu gewährleisten. Sie wird in regelmäßigen Abständen aktualisiert und definiert als rechtliche Grundlage die technischen Anforderungen der Fahrzeuge. Sie legt auch fest, dass bestimmte Typen von Lang-Lkw seit dem 01. Januar 2017 im Dauerbetrieb nur auf solchen Strecken fahren dürfen, die von den Bundesländern nach Prüfung als tauglich eingestuft und beim Bundesverkehrsministerium als solche angemeldet wurden. Der Bund übernimmt die Strecken in das sog. „**Positivnetz**“ und gibt sie mit einer Änderungsverordnung frei. Diese Positivliste von freigegebenen Strecken unterliegt der ständigen Beobachtung der Bundesländer. Wird also im Saarland eine Änderungsnotwendigkeit erkannt, z. B. nach Vortrag eines berechtigten Bedarfs von interessierten Unternehmen, wird das zuvor genannte Verfahren in Gang gesetzt.

Überdies wurden klare Tätigkeitsfelder definiert:

- Lang-Lkw dürfen nur von einem **konkreten Startpunkt** (z. B. einer Produktionsstätte) zu einem konkreten Zielpunkt (z. B. einem Lager oder einem Umschlagbahnhof) verkehren (Punkt zu Punkt Verkehr). Verteilfahrten zur Belieferung in der Fläche sollen nicht erfolgen.
- Es müssen überwiegend Güter befördert werden, die im Verhältnis zu ihrer Größe einen **hohen Platzbedarf** aber ein vergleichsweise niedriges Gewicht aufweisen.
- Der Transport von flüssigen Ladungen in Großtanks ist **verboten**.

Vom Fahrpersonal werden neben dem fünfjährigen Besitz der entsprechenden Fahrerlaubnis eine nachzuweisende fünfjährige Berufserfahrung sowie ein spezieller **Einweisungslehrgang** für Lang-Lkw verlangt.

### *Wie ist es zu bewerten?*

Lang-Lkw dürfen die in den EU-Vorschriften festgelegten und in der deutschen StVZO übernommenen höchstzulässigen Längen für Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkombinationen überschreiten. Da auch auf den mittlerweile freigegebenen saarländischen Strecken des Positivnetzes Bereiche umfasst sind, in denen Rad Fahrende unterwegs sein können, kommt der Verkehrssicherheit aufgrund der Länge der Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkombinationen eine besondere Bedeutung zu.

<sup>1</sup> Der Kombinierte Verkehr (KV) integriert verschiedene Verkehrsträger. Als besondere Form des Güterverkehrs werden Ladeeinheiten (Container, Wechselbrücken oder Lkw-Sattelaufzieger) über längere Distanzen auf der Schiene oder der Wasserstraße transportiert. Der Lkw wird nur auf einer möglichst kurzen Strecke eingesetzt, um die Ladeeinheiten zu einer KV-Umschlaganlage zu transportieren oder von dort abzuholen und zum Entladeort zu bringen. Die Umschlaganlagen sind die Schnittstellen des KV. Mit geeigneten Kränen oder anderen Verladeeinrichtungen wechseln die Ladeeinheiten den Verkehrsträger.

Wegen ihrer Abmessungen und Gewichte müssen sie überdies mit den seit dem 01. August 2013 vorgeschriebenen **Konturmarkierungen** am Heck (rot oder gelb) und an der Seite (weiß oder gelb) ausgestattet sein, die die horizontalen und vertikalen Abmessungen (Länge, Breite und Höhe) anzeigen.

Seit dem Jahre 2016 prüfen und bewerten wir mit dem Landesbetrieb für Straßenbau (LfS) den saarländischen Straßenverkehrsbehörden und der Vollzugspolizei intensiv die vom Landesverband Verkehrsgewerbe Saar e.V (LVS). und von anderen Firmen an uns herangetragenen Bedarfe an **Lang-Lkw-Strecken** und melden diese gegebenenfalls beim Bund zur Aufnahme in das Positivnetz zur Freigabe an. So wurden von dort bereits einige saarländische Strecken freigegeben. Mit dem das Saarland umfassenden Bundesland Rheinland-Pfalz waren enge Abstimmungen notwendig, um den saarländischen Firmen den bundesweiten Verkehr mit diesen Fahrzeugen zu ermöglichen. Hier war vor allem ein korrespondierender Anschluss der Streckennetze der beiden Länder herzustellen.

### ***Was ist zu tun?***

Der Abschlussbericht des mehrjährigen Feldversuchs der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit 60 Unternehmen und 161 Lang-Lkw hat im Wesentlichen ergeben, dass

- zwei Lang-Lkw-Fahrten drei Fahrten mit herkömmlichen Lkw ersetzen.
- Effizienzgewinne und Kraftstoffersparnisse zwischen 15 % und 25 % für die Firmen zu erzielen sind.
- kein erhöhter Erhaltungsaufwand für die Infrastruktur, z. B. Brückenbauwerke, gegeben ist.
- keine Verlagerungseffekte von der Schiene auf die Straße zu erwarten sind.

Daraus ergeben sich für uns **wesentliche Vorteile des Lang-Lkw** für das gewerbliche Transportsegment. Wir haben uns bei der Erarbeitung der rechtlichen Grundlagen und insbesondere bei der **praktischen Umsetzung für das saarländische Straßennetz** aktiv eingesetzt. Wir werden dies auch weiterhin tun, weil insbesondere durch die **fortlaufende Überprüfung** sowohl dem innovativen Konzept der Lang-Lkw als auch der Verkehrssicherheit Rechnung getragen wird. Daher werden wir auch künftig eingehende neue Anträge auf Freigaben von Strecken auf deren sichere Befahrbarkeit hin überprüfen und diese im Bedarfsfalle beim Bund für kommende Änderungsverordnungen anmelden.

In enger Abstimmung vor allem mit Rheinland-Pfalz wollen wir den Prozess weiterhin helfend gestalten, auch um wirtschaftliche Nachteile für das saarländische Transportgewerbe zu vermeiden. Soweit durch die Streckenführungen saarländische Kommunen betroffen sind, wollen wir diese in die Entscheidungen einbeziehen.

## VII. 2.3.3 Großraum-/Schwertransporte

### *Um was geht es?*

Der Hauptanteil des Frachtguts in Deutschland wird nach wie vor mit Schwerlastfahrzeugen über das deutsche Straßennetz befördert. Für bestimmte Frachtgüter werden wegen deren Ausmaßen und/oder Gewichten Spezialfahrzeuge benötigt, die aufgrund Ihrer Fahrzeugabmessungen und Gewichte, der beförderten Ladung oder Fahrzeugaufbauten die gesetzlich festgelegten Maße und Gewichte nicht einhalten können. Diese Fahrzeuge bzw. Transporte werden als **Großraum und/oder Schwertransporte (GST)** bezeichnet. Sie unterliegen besonderen rechtlichen Bewertungen und Ausnahmeregelungen, um entsprechende Frachtgutverkehre zu ermöglichen.

Neben den gesetzlichen Vorgaben sind auch **Auswirkungen auf die Infrastruktur** und notwendige Beschränkungen (Brückenbauwerke, Tunnel, Fahrbahnbreiten u.ä.) bei der Auswahl der Fahrwege der GST zu berücksichtigen. Die Durchführung dieser Transporte bewirken teilweise **massive Eingriffe in den Straßenverkehr**.

Da sie länger, höher oder schwerer als übliche Fahrzeugarten sind und mehr Platz im Verkehrsraum beanspruchen, gehen von solchen Transporten **erhebliche Gefahren** für andere Verkehrsteilnehmende und die Verkehrsinfrastruktur aus. Sie verursachen Sichthindernisse, das Überholen ist verboten bzw. Überholweiten ändern sich, oder es ergeben sich starke Geschwindigkeitsdifferenzen zum übrigen Kfz-Verkehr.

Ihre **sachgerechte Durchführung** ist für die Verkehrssicherheit von erheblicher Bedeutung. Neben der Festlegung von speziellen Beförderungszeiten ist auch die Abfahrtskontrolle durch und die Begleitung von **besonders geschultem Personal** in solchen Fällen zwingend notwendig, wenn z. B. die Breite des Transports, die Straßenart oder die Anzahl der Fahrstreifen es erforderlich machen, das von diesen GST ausgehende Gefahrenpotenzial höchstmöglich zu minimieren. So wurden über saarländische Straßen im Jahr 2019 allein 1.180 GST **polizeilich** und 62 GST durch den zunehmenden Einsatz von sogenannten **Verwaltungshelfern** begleitet. Hinzu kommen zahlreiche weitere Transporte, die ohne Begleitung durchgeführt werden dürfen.

### *Wie ist es zu bewerten?*

Wegen den Auswirkungen und möglichen Gefahren durch solche Transporte sind die **Genehmigungsverfahren** komplex. Begleitvorhaben müssen vom Unternehmer (Antragsteller) bei den zuständigen Behörden in der Regel zwei Wochen vor Fahrtantritt beantragt werden. Aus dem Antrag müssen zahlreiche Angaben zu den technischen Daten des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination einschließlich Ladung ersichtlich sein: Hierzu gehören Länge, Breite, Höhe, zulässiges und tatsächliches Gesamtgewicht, zulässige und tatsächliche Achsenlasten, Anzahl der Achsen, Achsabstände, Anzahl der Räder je Achse, Motorleistung, Art der Federung, Kurvenlaufverhalten, Abmessungen und Gewicht der Ladung, Höchstgeschwindigkeit des Transports sowie die Bodenfreiheit.

Die dann zu erteilenden **Ausnahmegenehmigungen** umfassen sowohl die **Bau- und Betriebsvorschriften für das Fahrzeug als auch das Recht, Straßen übermäßig benutzen zu dürfen**. Die zuständigen Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden bei den saarländischen Kreisen, kreisfreien Städten, der Landeshauptstadt und des Regionalverbandes starten hierfür ein **Anhörverfahren** und leiten den Antrag an alle betroffenen Behörden (Anhörbehörden) zur Stellungnahme weiter, die sich im Fahrtstreckenverlauf befinden. Nach Eingang aller angeforderten Stellungnahmen wird der **Erlaubnisbescheid** gefertigt, der bestimmte zwingend zu beachtende Auflagen für das Unternehmen enthält. Die Genehmigung kann als Einzel- und Dauergenehmigung erteilt werden, letztere immer dann, wenn begleitende Maßnahmen zur Verkehrssicherung und Verkehrsregelung nicht erforderlich sind und keine besonderen Ausnahmetatbestände festgestellt werden.

Zur Optimierung des umfangreichen Genehmigungsverfahrens nutzt das Saarland mit vielen anderen Bundesländern seit einigen Jahren das internetbasierte Programm **VEMAGS** (Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte), mit dessen Hilfe der Antragsteller einen Genehmigungsantrag an seine zuständige Behörde richten kann. Diese Behörde wiederum verteilt die Genehmigungsanfrage auf der gleichen Plattform an die anzuhörenden Stellen. Das Programm stellt sicher, dass alle zur Bewertung notwendigen Dokumente gesteuert werden, führt Plausibilitätsprüfungen des Antrags durch und gestaltet das gesamte Antragsverfahren nachvollziehbarer.

### ***Was ist zu tun?***

Die **Durchführung von GST** sehen wir für den Wirtschaftsstandort Deutschland und die Industrieregion Saarland als **unabdingbar** an. Unter den Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit, des Schutzes wertvoller Infrastruktur sowie des Aufwands der Straßenunterhaltung sind diese Transporte mit besonderer Vor- und Umsicht durchzuführen. Wo immer es möglich ist, wird im Rahmen der Genehmigung geprüft, Transporte von Sonderfrachten auf der Schiene oder über die Wasserstraßen abzuwickeln, um das Straßennetz zu entlasten.

Gleichwohl sehen wir das **Gefahrenpotenzial** für die Verkehrssicherheit durch solche Transporte, die es weitestgehend auszuschließen gilt. An die Verantwortlichen bei den Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden sowie das Transportbegleitpersonal sind hohe Anforderungen zu stellen. Ihnen kommt große Verantwortung zu.

Im **regelmäßigen Austausch** aller mit dem komplexen Verfahren betrauten Personen sehen wir daher einen wichtigen Baustein für sichere Transportverläufe. Dazu gehören sowohl die mit dem Transport beauftragten und sie durchführenden Personen, das Personal der Erlaubnis und Genehmigungsbehörden und sowie die Begleit- und Kontrollkräfte der Polizei und Verwaltungshelfer.

Für ein professionelles Arbeiten sind gründliche Kenntnisse durch eine entsprechende **Aus- und Fortbildung** notwendig. Dies gilt vor allem für die zunehmend eingesetzten Verwaltungshelfer, um die Einsatzkräfte der Vollzugspolizei zu entlasten, die nach wie vor den Großteil der Transportbegleitung übernehmen.

Wir haben im Rahmen unserer Mitarbeit in den **Bund-Länder-Gremien** daran mitgewirkt, die entsprechenden **gesetzlichen Veränderungen** auf den Weg zu bringen, um die **Vollzugspolizei** von der Tätigkeit der Abfahrtskontrolle und Transportbegleitung von GST **zu entlasten**, ohne Einbußen bei den zwingend notwendigen hohen Sicherheitsstandards bei der Genehmigung und Durchführung dieser Transporte zu haben. Mit der rechtlich geschaffenen Möglichkeit des **Einsatzes von Verwaltungshelfern** ist das in einer **ersten Stufe** gelungen.

Da diesen Helfern rechtlich nur sehr begrenzte Befugnisse zustehen und die saarländische Vollzugspolizei daher nach wie vor in hohem Maße gefordert ist, den gesetzlich geforderten Begleitvorschriften zu genügen, versprechen wir uns von der **Übertragung von hoheitlichen Befugnissen** zur Verkehrsregelung an sogenannte „**Beliehene**“ in einer **zweiten Stufe** einen Durchbruch, um die derzeitige **Regelbegleitung durch Vollzugspolizei zukünftig zur Ausnahme** werden zu lassen.

Die **Übertragung von hoheitlichen Befugnissen** an private Unternehmen im Rahmen der Beileihung ist an hohe rechtliche Hürden gebunden, was Voraussetzungen, Einsatz über Landesgrenzen hinweg und Haftungsfragen angeht. Die hierfür notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen werden derzeit erarbeitet und sollen in einer Verordnung zur Regelung der Begleitung von GST durch Personen des Privatrechts festgelegt werden. Wir werden dieses rechtliche Vorhaben im Rahmen unserer **Bund-Länder-Gremienarbeit** weiterhin aktiv unterstützen.

Für das Saarland haben wir entschieden, dem VEMAGS-System beizutreten und deren Vorteile zu nutzen, die das gesamte Genehmigungsverfahren praktikabler, nachvollziehbarer und plausibler gestaltet. Hiervon profitiert auch die Verkehrssicherheit. In den entsprechenden **Bund-Länder-Arbeitsgruppen** setzen wir uns für eine ständige Optimierung des Systems im Austausch mit den Ländern und des Produktentwicklers ein.



## VII. 2.4 Fahrräder

### *Um was geht es?*

**Fahrräder** und **Pedelecs** bedeuten gesunde, individuelle und nachhaltige Fortbewegung. In **Klimaschutz- oder Mobilitätskonzepten** sind Fahrräder jeglicher Ausführungen bereits heute von großer Relevanz. Auch der Bund, die Länder und die Kommunen erkennen das Potenzial und setzen sich zum Ziel, die Radverkehrsanteile zu erhöhen.

Die steigende **Bedeutung des Radverkehrs** spiegelt sich auch in den Verkaufszahlen wieder: im Jahr 2019 wurden in Deutschland 75,9 Mio. Fahrräder verkauft. Davon waren 1,36 Mio. **Pedelecs**, die zunehmend an Beliebtheit gewinnen: im Vergleich zu 2018 (980.000 verkaufte Pedelecs) stieg der Umsatz 2019 um knapp 40 Prozent.

Ein entgegengesetzter Trend lässt sich hingegen bei den Fahrrädern ohne elektrische Unterstützung erkennen: Laut Auskunft des Zweirad-Industrie-Verbands sank im Jahr 2019 die **Zahl der verkauften Fahrräder ohne Elektroantrieb** unter die Drei-Millionen-Schwelle auf 2,95 Mio. verkaufte Fahrräder – ein Minus von ca. 8 Prozent. Werden die Verkaufszahlen aller Fahrradtypen zusammenfassend betrachtet, ergibt sich dennoch eine Steigerung von 3 Prozent.

Das Ausnahmejahr der **Pandemie** bescherte der **Fahrradbranche** in 2020 einen weiteren deutlichen Schub. So legte der Fahrrad-Absatz um weitere fünf Mio. Einheiten um knapp 17 Prozent gegenüber dem Vorjahr zu, wobei der Anteil an Pedelecs hierbei bereits knapp 39 Prozent ausmachte.

Kontinuierlich steigende Umsatzerlöse von bis zuletzt 6, 44 Mrd. Euro im Jahre 2020 hängen nicht nur mit den hohen Verkaufszahlen zusammen, sondern auch mit der wachsenden Bereitschaft der Verbraucherinnen und Verbraucher, hochwertige Fahrräder zu höheren Preisen zu erwerben. So stieg der **Durchschnittspreis 2020** im Vergleich zum Vorjahr um ein Drittel auf 1.279 Euro

Darüber hinaus sind deutsche Fahrräder und Pedelecs nicht mehr nur im Inland gefragt: Im Jahr 2020 wuchs der Export um 7,9 Prozent auf 1,57 Mio. Stück, der Export von Pedelecs/E-Bikes erhöhte sich sogar um 21 Prozent (Daten gemäß Pressemeldung des Zweirad-Industrie-Verbands vom März 2020).

### *Wie ist es zu bewerten?*

Dass das Interesse am Radfahren steigt, verdeutlicht auch der Blick auf Umfragen und Statistiken: Wurden Fahrräder in den vergangenen Jahren vordergründig für Freizeitzwecke genutzt, so zeigen zum Beispiel der zweijährlich durchgeführte Fahrrad-Monitor und die etwa alle fünf Jahre durchgeführte Mobilitätsumfrage „**Mobilität in Deutschland - MID**“, dass auch im Alltag das Radfahren stetig an Bedeutung gewinnt.

Laut **Fahrradmonitor 2019** nutzen 13 Prozent der Befragten das Fahrrad bereits als tägliches Verkehrsmittel für den Alltag, 25 Prozent der Befragten zumindest mehrmals pro Woche. Zu Freizeitzwecken nutzen das Fahrrad 29 Prozent der Befragten ein paar Mal im Monat. 22 Prozent geben an, es für Freizeitzwecke mehrmals pro Woche zu nutzen.

Erklären lassen sich die Entwicklungen vordergründig durch die steigende **Attraktivität der Fahrräder mit elektrischer Unterstützung**. Diese erlauben lange Wegstrecken, gleichbleibende Geschwindigkeiten und stellen eine neue Mobilitätsoption im Alltag dar – insbesondere vor dem Hintergrund des sich durch den Klimawandel ändernden **gesellschaftlichen** sowie auch **politischen Diskurses**. Inzwischen ist das Spektrum an Modellen sehr vielfältig, sodass aus unterschiedlichen

Bevölkerungsgruppen für verschiedenste Zwecke Pedelecs nachgefragt werden. Die stetige Weiterentwicklung der Antriebs- und Batterietechnologie sowie moderne Geschäftsmodelle wie Bike-Sharing oder –Leasing ermöglichen das Erschließen von immer mehr Nutzergruppen.

Wie regelmäßig der Presse und Fachpublikationen zu entnehmen ist, bedeuten neue Techniken an **Fahrrädern mit Elektroantrieb, bzw. Elektrounterstützung** zugleich auch neue Eigenschaften: Die Modelle werden vielfältiger, leichter, leiser und effizienter. Antriebe können in kurzer Zeit geladen werden, Bremsphasen werden in Form von elektrischer Energie in den Akku geleitet. Die vormals großen Akkus sind heute fast kaum mehr zu sehen. Durch **Nabenmotoren** wird es nicht mehr erforderlich, den Fahrradrahmen für einen Motor entsprechend umzubauen. Die Nabenmotoren, die als Direktläufer konstruiert sind, wodurch die Kraft ohne Umwege umgeleitet wird, sind zudem sehr geräuscharm. Aber auch bei **Mittelmotoren** wird die Lautstärke reduziert: Etwa durch Zahnräder, die in einem Ölbad laufen, Zahnräder aus Kunststoff oder spezielle leise Riemen zur internen Übersetzung.

1.000 Kilometer auf dem Pedelec kosten zwischen einem und zwei Euro Strom. Der Verbrauch der Akkuladung ist abhängig von der Fahrweise. Um die Energie im Akku möglichst effizient nutzen zu können, werden einige Fahrräder heute mit Displays ausgestattet, die auf die bestmögliche Schaltung hinweisen. Manche Hersteller bieten darüber hinaus Automatikschaltungen an, die über eine spezielle Sensorik, welche verschiedene Parameter der Strecke aufnimmt, die Gänge regulieren. Hierdurch soll die Reichweite um bis zu 20 Prozent verlängert werden.

Wie bei den Kraftwagen spielt auch bei Fahrrädern **Vernetzung** bereits heute eine große Rolle. Fahrräder vernetzen sich – mit dem Smartphone und untereinander. Firmware-Updates können via Smartphone über Bluetooth auf den Motor übertragen werden, sodass der Motor immer auf dem neuesten Stand ist. **Trittfrequenz- und Drehmoment-Sensoren** können mit dem Motor verbunden werden, sodass das Fahren optimal und individuell unterstützt wird. Auch mit dem Smartphone können die Motoreigenschaften an den eigenen Fahrstil angepasst werden. Durch eine App können z. B. die Höhendaten der Strecke an den Motor weitergegeben werden, welcher sich individuell an die jeweilige Strecke anpasst. Außerdem können vernetzte Fahrräder Unfälle erkennen und automatisch Hilfe holen.

Zur Unfallvermeidung trägt seit geraumer Zeit auch ein **Anti-Blockier-System (ABS)** für Pedelecs bei, das aufgrund der dauerhaften Verfügbarkeit von Strom an diesen Fahrrädern möglich wird. Dieses ermöglicht ein kontrolliertes und stabiles Abbremsen auch unter schwierigeren Begebenheiten. Durch das ABS können auch sogenannte „Alleinunfälle“ mit einem Sturz über den Lenker aufgrund des Abhebens des Hinterrades bei zu abrupten Bremsvorgängen vermieden werden.

Innovationen gibt es auch bei der **Lichttechnik**. Fernlichter mit bis zu 120 Lux, welche über einen Taster am Lenker von Elektrofahrrädern gesteuert werden können, seien hier beispielsweise genannt. Auch **Rücklichter** werden mit neuen Funktionen ausgestattet: An der Sattelstütze befestigt existieren Rücklichter mit integriertem **Abstandsradar**. Dieses Rücklicht kann Kraftwagen hinter dem Rad Fahren in bis zu 140 m Entfernung erkennen und warnt alle Beteiligten akustisch sowie visuell auf einem am Lenker befestigten Display. Einige Vorder- und Rücklichter sind zudem mit einer App verbunden und passen das Licht automatisch an die Wetter- und Lichtverhältnisse an.

Weiterhin entwickeln sich auch **Fahrradhelme** stetig weiter. So gibt es bereits Fahrradhelme mit einer im Helm integrierten Front- und Rückseitenbeleuchtung durch LEDs, was die Sichtbarkeit der Rad Fahrenden erhöht. Mitunter sind solche Fahrradhelme auch mit einem Fahrtrichtungsanzeiger und einem Bremslicht ausgestattet.

Gegen platte **Reifen** schaffen tubeless Reifen Abhilfe. Tubeless bedeutet, dass die Räder ohne Schlauch, sondern mit einer Dichtflüssigkeit im Fahrradmantel gefahren werden. Neben dem Vorteil der Pannensicherheit haben die Räder weniger Rollwiderstand und weniger Gewicht. Da auch mit geringerem Luftdruck gefahren werden kann, ist kontrolliertes Fahren auch bei schlechteren Bodenbelägen möglich.

### ***Was ist zu tun?***

Die **Innovationen** im Bereich der Fahrradmodelle, etwa bei den Pedelecs sehen wir positiv. Hierdurch werden neue Nutzergruppen gewonnen, sodass das Radfahren bei immer mehr Menschen in den Alltag integriert wird. Durch die Zunahme hochwertiger Fahrräder sowie durch den steigenden Anteil an Pedelecs wird die Errichtung von sicheren Fahrradabstellanlagen, ggfs. mit **Lademöglichkeit** für die Akkus der Fahrräder erforderlich. Wir begrüßen es, wenn sich Kommunen, Arbeitgeber, Wohnungseigentümer, Schulen und Hochschulen, Verkehrsbetriebe oder andere für die Installationen entsprechender Fahrradabstellanlagen an denn Quell-, Umstiegs- oder Zielorten einsetzen. Hierbei unterstützt die Landesregierung vor allem Gemeinden, Städte und Landkreise durch Bereitstellung von entsprechenden Fördermöglichkeiten. So stellt das Land über die Richtlinie zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität – Teilförderung Radverkehr (NMOB-Rad) für Vorhaben zur Radverkehrsförderung in den Jahren 2021-2022 bis zu 1 Mio € Fördermittel zur Verfügung.

Wir befürworten alle **Lern-und Fortbildungsangebote**, die das Fahrradfahren sicherer machen. Zu nennen ist vor allem der Erwerb des Fahrradführerscheins für die Grundschülerinnen und Grundschülerinnen in den saarländischen Jugendverkehrsschulen durch die Verkehrssicherheitsberatung der Vollzugspolizei des Saarlandes. Auch die Angebote von **Pedelec-Sicherheitstrainings** für die Generation 65plus der polizeilichen Verkehrssicherheitsberatung sowie des ADFC sind hier zu nennen. Wichtig sind auch die zahlreichen ehrenamtlichen Aktivitäten, um das verkehrssichere Radfahren für Geflüchtete zu erhöhen. (s.a. Kapitel [V. 1.6 Rad Fahrende](#) und [V. 1.10 Geflüchtete](#)).

Auch die **Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV** spielt eine wesentliche Rolle für die Steigerung des Radverkehrs im Alltag. Auch hieran werden wir gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben arbeiten, um die Mitnahme von Fahrrädern zum Beispiel in Zügen weiter zu verbessern.

Wir begrüßen zudem das Projekt des ADFC, engagierte Arbeitgeber als „**Fahrradfreundlicher Arbeitgeber**“ zu zertifizieren. Um insbesondere Pendelnde von der Nutzung des Fahrrades für den Arbeitsweg zu überzeugen, sind eine entsprechende Infrastruktur sowie Anreizsysteme zur Nutzung des Fahrrades an den jeweiligen Arbeitsstätten wichtig. Auch wir streben die Zertifizierung als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber an.

## VII. 2.5 Motorisierte Zweiräder

### *Um was geht es?*

Der Anteil an Motorrädern am **Kfz-Gesamtbestand** beträgt in Deutschland derzeit ca. 7,7 Prozent und im Saarland mit 8 Prozent ein wenig mehr. Obwohl es sich dabei um einen eher geringen Anteil handelt und man berücksichtigt, dass diese Kfz witterungsbedingt nicht ganzjährig unterwegs sind, sind es doch immer wieder **zwei Aspekte**, die dieses Verkehrsmittel in den **kritischen Fokus** rücken:

Zum einen trüben die **schweren Verkehrsunfälle** unter Beteiligung von Krafträdern jährlich den Blick auf diese Fahrzeuge. Insbesondere profitieren die Fahrerinnen und Fahrer von motorisierten Zweirädern sowohl mit amtlichen als auch Versicherungskennzeichen gerade in den letzten Jahren nicht mehr von der allgemeinen positiven Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen. Dies gilt vor allem bei den Verkehrsunfällen mit schweren Folgen.

Zum anderen stehen die Maschinen immer wieder wegen hoher **Lärmemissionen** in der Kritik. Motorräder werden trotz ihres geringen Aufkommens am Gesamtverkehr aufgrund der oft hohen Lautstärken und dem speziellen Klangcharakter häufig als besonders störend wahrgenommen. Das gilt für Strecken in landschaftlich reizvollen Gebieten ebenso wie auf Straßen mit dynamischer Streckenführung, die bisweilen mehrfach durchfahren werden, um fahrphysikalische Grenzen auszutesten („Show-Kurven“). Gerade die Anwohnerschaft in solchen Gebieten nimmt die dadurch gerade an Wochenenden oder Feiertagen verstärkt entstehenden Lärmemissionen häufig zum Anlass, sich bei den Behörden zu beschweren.

„**Lärmfahrten**“ sind oftmals durch **falsches Fahren**, z. B. starkes Beschleunigen in niedrigen Gängen oder falsches Überholen geprägt. Lärmerzeugung durch **verbotene technische Manipulationen** können zudem zu erheblichen Irritationen führen und andere Verkehrsteilnehmende zu Fehlverhalten verleiten. Beide Aspekte berühren damit nicht nur den Schutz vor unzulässigem Lärm, sondern auch die Belange der Verkehrssicherheit.

### *Wie ist es zu bewerten?*

Der Kauf eines Motorrades ist eine bewusste Entscheidung, bei der Emotionen eine Rolle spielen und die Käuferinnen und Käufer um die besonderen Gefahren dieser Mobilitätsform durchaus wissen. Laut Unfallforschung der Versicherer (UDV) ist das fahrleistungsbezogene Risiko, **bei einem Unfall getötet** zu werden, für Motorradfahrende um das **14-fache höher** als bei den übrigen Kfz-Fahrenden. Weder Fahrgastzellen noch Knautschzonen oder Sicherheitsgurte schützen die Fahrenden. Die für den Pkw-Bereich mittlerweile zur Serienausstattung gehörenden aktiven und passiven Sicherheitssysteme stehen für Motorräder nicht zur Verfügung. Die technischen Möglichkeiten, Mofa-, Moped- und Motorradunfälle zu verhindern oder abzuschwächen, sind bislang sehr begrenzt. Allerdings steht die technische Entwicklung auch hier nicht still. So müssen Krafträder über 125 Kubikzentimeter seit einigen Jahren mit elektronischem **Antiblockiersystem (ABS)** ausgestattet sein. Hierdurch wird das Blockieren der Räder verhindert und vereinfacht das Bremsen. So bleibt das Motorrad beim Abrufen der vollen Bremsleistung lenkbar und in der Spur, so dass ein Sturz oft verhindert werden kann. Daneben helfen auch bereits verfügbare Systeme für eine integrierte **Traktions- oder zusätzliche Stabilitätskontrolle**, um ein Wegrutschen in Kurven, das Abheben des Hinterrads beim Bremsvorgang oder ein Aufsteigen des Vorderrads beim Beschleunigen zu verhindern. Die Fahrzeugelektronik drosselt die Motorelektronik und die Maschine stabilisiert sich.

Nach Studien der UDV werden der Entwicklung von „**Intelligenten Transportsystemen (ITS)**, auch Intelligente Verkehrssysteme (IVS) oder auch Vehicle-to-X (V2X) genannt, hohes Potenzial bescheinigt, um Motorradfahren künftig sicherer machen. Es handelt sich um **Systeme der Informations- und Kommunikationstechnologie** im Straßenverkehrssektor, die wesentlich zur Verbesserung der Umweltleistung, der Effizienz und der Straßenverkehrssicherheit beitragen können. Sie tauschen u. a. Informationen mit der Umwelt aus und stellen sie den Fahrerinnen und Fahrern zur Verfügung,

um deren Sicherheit zu erhöhen. Für mehr Verkehrssicherheit können vor allem Kurven- Gegenverkehr- und Auffahrwarner sowie Überhol-, Wende- und Linksabbiegeassistenten sorgen.

Sofern es um die Einführung von **lärmreduzierender Kraffrad-Technik** geht, bedürfen gesetzliche Änderungen der Abstimmung auf europäischer Ebene und der Ebene der UN. Einiges wurde bereits erreicht. Die Prüfung zusätzlicher Geräuschanforderungen für leistungsstarke Motorräder erfolgt künftig nicht mehr durch den Hersteller selbst, sondern durch eine neutrale Stelle. Auch wurden auf Betreiben der Bundesrepublik Deutschland im Oktober 2019 UN-Regelungen in Kraft gesetzt, wonach **Klappenschalldämpfer mit Laut-/Leise-Umschaltung** künftig nicht mehr genehmigungsfähig sein werden. Dies wird zu einer Reduzierung der Realgeräuschemissionen führen, da diese Schalldämpfer in den letzten Jahren bei einigen Motorradfahrergruppen immer beliebter wurden.

Kritisch ist in diesem Zusammenhang zu sehen, dass von Herstellern teilweise ab Werk **Motorsteuerungen an Motorrädern** eingebaut werden, durch die sich die Geräuschemissionen bei der Typgenehmigung und unter späteren realen Fahrbedingungen im öffentlichen Verkehr unterscheiden können. Sie ermöglichen es den Nutzenden, nach dem Erwerb **individuelle Soundkulissen** zu generieren.

### ***Was ist zu tun?***

Wie Untersuchungen der UDV belegen, sind **Assistenzsysteme** auch für den motorisierten Kraftfahrzeugbereich keine Utopie mehr. Ihnen wird maßgebliches Potenzial zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bescheinigt. Dabei müssen die Besonderheiten des Zweiradfahrens berücksichtigt werden, da sich das Fahren eines Einspurfahrzeugs deutlich vom Führen eines Pkws unterscheidet. Wir bitten die Hersteller, in diesem Sinne weiter zu forschen und technische Innovationen möglichst allen Fahrzeugklassen zur Verfügung zu stellen. Bei der Entwicklung von ITS-Systemen für motorisierte Zweiräder ist es entscheidend, der **Mensch-Maschine-Schnittstelle** eine besondere Bedeutung zukommen zu lassen. Da Motorrad Fahrende im Vergleich zur Pkw-Führung weitaus mehr auf ihre Sinne angewiesen sind, müssen sie **auf Informationen vertrauen** können, die Assistenzsysteme liefern, um richtige Fahrentscheidungen treffen zu können. Fehler werden buchstäblich immer mit dem eigenen Körper bezahlt. Die **Systeme** dürfen daher **nicht ablenken** oder den **Fahrenden überfordern**. Entscheidend für deren Akzeptanz werden auch die **intuitive Bedienbarkeit** und deren **Zuverlässigkeit** sein, um von einem Sicherheitsgewinn zu profitieren. Wir werden in den **Bund-Länder-Gremien** die Diskussionen verfolgen und mit unseren Vorschlägen Gesetzesinitiativen und Forschungsvorhaben des Bundes unterstützen.

Die **Lärmdiskussion** im Zusammenhang mit motorisierten Zweirädern aller Klassen bereitet uns nicht nur aus Gründen der Verkehrssicherheit zunehmend Sorge. Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung belegen, dass Lärm gesundheitsschädlich ist. **Bewusstes Manipulieren von Maschinen** zur Leistungssteigerung oder zur Veränderung der Soundkulisse lehnen wir ebenso ab wie das unnötige Hin- und Herfahren. Das gilt auch für ein geräuschintensives Fahren, insbesondere wenn es darum geht, Grenzen der Fahrphysik auszutesten. Vor allem an Wochenenden und Feiertagen fühlt sich eine immer größere werdende Zahl von Menschen durch Motorradlärm gestört. Über die Länderkammer bitten wir die Bundesregierung, sich in den internationalen Arbeitsgruppen der Ebenen der EU und der UN (UNECE) verstärkt für eine **europaweit einheitliche Begrenzung** und Einhaltung der Geräuschemissionen von Motorrädern in allen Fahrzuständen (Real Driving Sound Emissions) einzusetzen, die für alle Neufahrzeuge in allen Betriebszuständen einzuhalten sind und die dafür notwendigen nationalen Gesetzesänderungen vorzunehmen. Hierzu zählt auch, dass bestehende **Diskrepanzen beseitigt** werden, die zwischen den Prüfvorschriften des Geräuschverhaltens zum Zeitpunkt der Typgenehmigung und dem im realen Fahrgeschehen bestehen. Diese Schlupflöcher, die zu höheren Geräuschemissionen vor allem der schweren Maschinen im Realbetrieb führen, gilt es zu schließen. Hierbei sind realistische Testszenarien zugrunde zu legen.

Wir bitten die Bundesregierung, **technische Vorrichtungen zu verbieten**, die es den Fahrenden ermöglicht, über die Motorsteuerung belästigende und störende **Soundkulissen** zu generieren.

Alternative Antriebsformen wie die **Elektrifizierung von Krafträdern** aller Klassen sehen wir positiv. Neben den Aspekten der Luftreinhaltung hätte dies auch einen Mehrwert für die Lärmentwicklung. Wegen der Gefahr der schmalen Silhouette und der verminderten Sichtbarkeit (s.a. Kapitel [V.3.5 Sicherheit durch Sichtbarkeit](#)) kommt es hier mehr noch als im Pkw Bereich darauf an, **Fahrgeräuschsysteme** zu entwickeln, die Motorradfahrende auch akustisch wahrnehmbar machen ohne jedoch Gesundheitsgefahren bei Dritten zu bewirken. Wir werden Initiativen in diese Richtung aktiv begleiten.

Die **Vollzugspolizei** überprüft bei **anlassbezogenen Kontrollen** unter anderem die Abgasanlagen von motorisierten Zweirädern nach möglichen Manipulationen und dadurch indizierten unzulässigen Lärmemissionen. Zur verbesserten Nachweisführung vor Ort wurden speziell geschulte Kräfte der Verkehrspolizei mit geeichten Schallpegelmessgeräten sowie externen Drehzahlmessern ausgestattet, um umfassender und einfacher Fahrgeräuschprüfungen vornehmen zu können.

Wir unterstützen über die Länderkammer Initiativen, die eine **Erhöhung von Bußgeldern** im Zusammenhang mit unzulässigem Lärm durch **falsche Fahrweisen oder technische Manipulationen** zum Ziel haben.

## VII. 2.6 Neue Mobilitätsformen

### *Um was geht es?*

Mit dem Bedürfnis nach Mobilität verbinden wir vor allem das Ziel, unsere täglichen Wege von A nach B möglichst schnell, komfortabel und sicher zurückzulegen. Dabei spielen auch die **Aspekte des Umweltschutzes** zunehmend eine wichtige Rolle. Fortbewegungsmittel, die sich vom Fahrzeug zum „Stehzeug“ entwickeln, die mehr Zeit rauben als schenken und dabei Lärm und Abgase verursachen, stehen diesem Bedürfnis mehr und mehr entgegen. Dies vor allem deshalb, weil immer mehr dieser Fahrzeuge den nicht im gleichen Maße mitwachsenden Verkehrsraum beanspruchen.

**Verkehrsfläche** lässt sich nicht beliebig erweitern. Sich ändernde oder aufwachsende Mobilitätsbedürfnisse müssen daher vorwiegend an das vorhandene Verkehrsnetz angepasst werden. Dazu gehört vor allem auch eine gerechtere Verteilung der vorhandenen Verkehrsflächen, die im Saarland derzeit von ca. 71 Prozent des motorisierten Individualverkehrs und von ca. 29 Prozent der Verkehre des Umweltverbundes (Öffentlicher Verkehr, Radverkehr, Fußverkehr, Sharing-Angebote) genutzt werden. Diese auch unter dem Begriff der Mobilitätswende immer häufiger diskutierte Neuverteilung des Verkehrsraumes gehört zu den **zentralen verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Aufgaben der nahen Zukunft**, um das Wachstum alternativer Mobilitätsformen nachhaltig zu unterstützen. Da es auch darum geht, das Leben in den saarländischen Städten und Gemeinden lebenswerter zu machen, wozu neben den ökologischen Aspekten auch die Verkehrssicherheit gehört, möchten wir die zuständigen kommunalen Entscheidungsebenen durch die Bereitstellung von verschiedenen Förderinstrumenten dabei unterstützen, konzeptionell den Verkehr des Umweltverbundes zu stärken, und damit eine echte Wahlfreiheit bei der Verkehrsmittelwahl als Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen.

Neben den vorhandenen Alternativen ÖPNV und Fahrrad entwickeln sich zunehmend **neue Mobilitätsformen** im Bereich der sogenannten **Mikromobilität**, die das Straßenbild in ungewohnter Weise prägen und damit eine steigende **Relevanz für die Verkehrssicherheit** haben. Fahrzeuge der Mikromobilität sind solche mit elektrischem Antrieb, die unter dem Oberbegriff **„Elektrokleinstfahrzeuge (eKF)“** zusammengefasst werden. Die Fahrzeuge sind batteriebetrieben und somit emissionsfrei. Die Besonderheit einer Vielzahl dieser Fahrzeuge liegt zudem in ihren meist kleinen Ausmaßen und ihrem geringen Gewicht, wodurch sie falt- und tragbar ausgestaltet sein können. Diese Eigenschaften ermöglichen den Nutzenden die Mitnahme der Fahrzeuge, weshalb diese besonders praktisch in der Verknüpfung unterschiedlicher Transportmittel (Intermodalität) und zur Überbrückung insbesondere kurzer Distanzen von unter fünf Kilometern (sinnbildlich „Letzte-Meile“ genannt) darstellen. Das Aufkommen von eKF steht repräsentativ für ein sich **änderndes Mobilitätsverhalten** und für eine aufwachsende **Vielfalt im urbanen Bereich**.

Da eine im Jahre 2016 überarbeitete EU-Typgenehmigungs-Verordnung die Genehmigung solcher eKF auch in Deutschland ausdrücklich erlaubt, hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Jahre 2018 untersucht, unter welchen Bedingungen eKF im Straßenverkehr **sicher betrieben** werden können, welche **technischen Anforderungen** dafür notwendig sind und welches **Konfliktpotential** bezüglich anderer Verkehrsteilnehmenden zu erwarten ist. Neben einer Klassifizierung wurden technische Anforderungen und Empfehlungen für die **aktive und passive Sicherheit** festgelegt, um das Risiko sowohl fahrzeugtechnisch als auch in der Bedienung weitgehend zu minimieren. Nur solche eKF, die diesen Voraussetzungen entsprechen, dürfen in Deutschland, und damit auch im saarländischen Straßenverkehr, zugelassen und gefahren werden. Obwohl durchaus verschiedene eKF-Typen genehmigungsfähig sind, scheint sich vor allem der **elektrisch betriebene Tretroller (E-Scooter)** am stärksten im urbanen Verkehr durchzusetzen. Vor allem Anbieter gewerblicher Verleihsysteme setzen auf den E-Scooter. Daher wird er nachfolgend hauptsächlich in den Blick genommen. Die rechtlichen Ausführungen gelten aber für die eKF insgesamt.

## Wie ist es zu bewerten?

Internationale Erfahrungen im Umgang mit den E-Scootern haben gezeigt, dass es notwendig ist, einen **Regelungsrahmen** zu schaffen, der **Vorgaben** für **Fahrzeugtechnik**, **Zulassung** und **Fahrzeugführung** macht. Vor allem die Regeln für die gewerbliche Nutzung durch Anbieter von Verleihsystemen bedürfen intensiver Beobachtung und u. U. weiterer Nachjustierungen, um die Aspekte der Verkehrssicherheit zu erhöhen, geordnete Verkehrsabläufe zu gewährleisten und die Akzeptanz des neuen Verkehrsmittels zu steigern. Diese Überlegungen werden maßgeblich darüber entscheiden, ob E-Scooter nur eine **vorübergehende Zeiterscheinung** bleiben oder zu einem **festen Bestandteil eines alternativen Mobilitätsangebots** werden.

Mit der Erarbeitung der **Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung** haben Bund und die Länder diesen rechtlichen Rahmen geschaffen, um typunabhängig den eKF die Teilnahme im öffentlichen Straßenverkehr zu ermöglichen. Sie ist seit dem 15. Juni 2019 in Kraft.

Demnach müssen E-Scooter folgende technische Voraussetzung erfüllen, um verkehrstauglich zu sein:



Quelle: Polizei SL

Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenkstange max. 20 km/h bbH\*

Alter	≥ 14 Jahre
Wie schnell?	≤ 20 km/h
Wo?	Radweg
Wie?	#HelmeRetten-Leben** Versicherungs-plakette

\* bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit \*\* Helm wird empfohlen

Quelle: BMVI/BMDV

E-Scooter sind wie alle anderen zulassungsfähigen eKF **keine Spielzeuge**. Sie sind Kraftfahrzeuge, deren Nutzerinnen und Nutzer den zahlreichen Verhaltensvorschriften unterliegen, auf die an dieser Stelle kurz eingegangen wird. So gelten die **Alkoholgrenzwerte** selbstverständlich auch für E-Scooter-Fahrende. Es sollte auch hier gelten: Wer Alkohol trinkt, „scootert“ nicht, und wer „scootert“, trinkt nicht! Bei einer unerlaubten Alkoholfahrt drohen Fahrverbote und Entziehungen der Fahrerlaubnis, z.B. für den Pkw.

E-Scooter dürfen **nicht** auf dem **Gehweg** genutzt werden. Sind **Radverkehrsanlagen** vorhanden, müssen E-Scooter hier fahren, ansonsten ist das Fahren auf der **Fahrbahn** erlaubt. Mit einer maximalen Geschwindigkeit von 20 km/h dürfen auf Radverkehrsanlagen Rad Fahrende nicht behindert werden. Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen haben zu Fuß Gehende Vorrang und es gilt Schrittgeschwindigkeit.

Auch von den Roller Fahrenden ist eine besondere Rücksichtnahme gegenüber **schwächeren Verkehrsteilnehmenden** gefordert, insbesondere im Hinblick auf Kinder, Ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen. Gegenüber diesen Personen gilt **erhöhte Bremsbereitschaft**.



Gerade das **Abstellen der E-Scooter** kann zu kritischen Situationen führen, wenn dies achtlos geschieht. Hier kann man sich an Fahrrädern orientieren, es gelten die gleichen Regelungen: Abstellen auf Gehwegen ist generell erlaubt, solange dadurch kein Anderer gefährdet oder behindert wird, wenn z.B. Wege versperrt werden.

Aber auch die **übrigen Verkehrsteilnehmenden** müssen sich an die neue Fortbewegungsart nicht nur gewöhnen, es erwachsen auch **Pflichten**: Lkw- und Pkw-Fahrende müssen auf einer Straße mit Schutz- oder Radfahrstreifen besonders aufmerksam und mit erhöhter Reaktionsbereitschaft unterwegs sein.

Vor allem auch beim **Rechts-Abbiegen** können die E-Scooter – wie auch Fahrräder und zu Fuß Gehende – im „**Toten Winkel**“ leicht übersehen werden, insbesondere, wenn die Fahrzeugspiegel falsch eingestellt sind.

Motorisierte Verkehrsteilnehmende müssen mit Inkrafttreten der 54. Änderungsverordnung zur StVO im April 2020 beim Überholen von eKF wie bei Fahrrädern **innerhalb geschlossener Ortschaften 1,5 m und außerhalb 2 m Seitenabstand** einhalten. Auch in Einbahnstraßen, wo das Fahren entgegen der Fahrtrichtung für Rad Fahrende ausdrücklich erlaubt ist, muss künftig mit eKF gerechnet werden. Zum besonderen Schutz auch der eKF-Nutzenden gilt für Kfz von mehr als 3,5 t zulässigen Gesamtmasse beim Rechtsabbiegen innerorts die Einhaltung der Abbiegegeschwindigkeit (4 – 7, max. 11 km/h), sofern auf oder neben der Fahrbahn mit eKF gerechnet werden muss.

### ***Was ist zu tun?***

Nach einer Studie über Mikromobilität des International Transport Forums der OECD des Jahres 2020 ist das **Unfallrisiko von E-Scooter- Fahrenden nicht wesentlich höher als das von Rad Fahrenden**. Wir nehmen die bestehenden Bedenken, z. B. wegen der zunehmenden Konkurrenz um den begrenzten Verkehrsraum ernst. Wir sehen aber gerade in einer **aufwachsenden Mikromobilität die Perspektive einer Entlastung** des innerstädtischen Bereiches, wenn sich zur Bewältigung der „Letzten Meile“ verstärkt ein Mobilitätsmix aus Pkw, Fahrrad und innovativen Mobilitätsformen (Ridepooling) entwickelt, der die Zahl von Kurzstreckenfahrten mit dem Auto reduziert. Gelingt es auch, die eKF im Vor- und Nachlauf einer ÖPNV-Nutzung zu etablieren, werden mögliche **Pkw-Kurzstreckenfahrten komplett vermieden**. Mit unserer Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität – Teilförderung Sharing-Fahrzeuge, kurz NMOB-Sharing Fahrzeuge, wollen wir die Etablierung von Verleihsystemen von E-Scootern, E-Rollern und Pedelecs fördern.

Wir haben uns in den **Bund-Länder-Beratungen** zur Erarbeitung der **eKF-Verordnung** sehr intensiv für mehr Verkehrssicherheit eingesetzt. Neben den hohen technischen Sicherheitsstandards war uns vor allem der Schutz der zu Fuß Gehenden auf den Gehwegen sehr wichtig. Die Nutzung der E-Scooter auf Radverkehrsanlagen oder auf der Fahrbahn halten wir für richtig. Wir werden die Entwicklung weiterhin **sorgfältig beobachten**. Das schließt rechtliche Nachjustierungen der Verordnung nicht aus.

Mit der Einführung einer eigenen Verkehrsbeteiligungsart „Elektrokleinstfahrzeuge“ bei der **polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme** haben wir die **Unfallentwicklung** über die **Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik** in diesem Zusammenhang im Blick, um erforderlichenfalls reagieren zu können.

Wegen des möglichen Konflikts mit den Rad Fahrenden appellieren wir an alle Betroffenen, sich vorausschauend und rücksichtsvoll zu verhalten. Es gilt nicht das Recht des Stärkeren, sondern das faire Miteinander. Soweit es in unserer Verantwortlichkeit liegt, werden wir beim **Neubau, Ausbau oder Umbau von Radverkehrsanlagen die sich ändernden Nutzungsbedarfe berücksichtigen**.

Bei anstehenden Überarbeitungen der maßgeblichen **Richtlinien und Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen** werden wir uns dafür einsetzen, dass die Belange der Mikromobilität und Aspekte für deren Förderung im möglichst konfliktfreien Mix zum Radverkehr berücksichtigt werden.

Gemeinsam mit den Straßenverkehrsbehörden, Straßenbauverwaltungen und den Raum- und Städteplanern wollen wir bei der Entwicklung von neuen Mobilitätskonzepten und Verkehrssystemen behilflich sein, um neben der Förderung des Alltagsradverkehrs auch eKF intelligent und bedarfsgerecht zu integrieren. Wir wollen hierzu insbesondere das vom BMVI gemeinsam mit den Ländern im April 2019 gegründete **Nationale Kompetenznetzwerk für urbane Mobilität (NaKoMo)** nutzen, um Wissenstransfer zu organisieren und nachhaltige Mobilitätskonzepte zu entwickeln. Mit dem in diesem Zusammenhang ebenfalls im November 2019 gegründeten „**Bündnis für moderne Mobilität**“ wollen wir gemeinsam mit dem Deutschen Städtetag und dem Deutschen Städte- und Gemeindeverbund Lösungen für Nutzungskonkurrenzen und eine Neusortierung des Verkehrsraumes im kommunalen Verkehrsraum finden.

Damit die Verknüpfung der individuellen Fortbewegung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln auch funktioniert, haben wir uns dafür eingesetzt, dass die **Mitnahme von E-Scootern in den Zügen der Deutschen Bahn AG und den Verkehrsmitteln des Saarländischen Verkehrsverbundes (saarVV)** kostenfrei erlaubt ist.

Die **saarländischen Städte**, die mit den **Anbietern von E-Scooter- Verleihsystemen** über eine gewerbliche Zulassung verhandeln, bitten wir, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Förderung der Mikromobilität und der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs anzustreben. Dabei können die bereits gemachten Erfahrungen von Städten in anderen Bundesländern hilfreich sein. Mit der **54. Änderungsverordnung zur StVO** im April 2020 haben wir uns für **mehr Sicherheit auch für eKF** ausgesprochen. Wir werden uns auch weiterhin in den **Bund-Länder-Gremien** dafür einsetzen, den rechtlichen Rahmen im Zusammenhang mit eKF tragfähig auszubauen. Die Hersteller und **Anbieter von Verleihsystemen** von E-Scootern bitten wir, Kundinnen und Kunden vor der Ausleihe **auf wichtige Regeln** aufmerksam zu machen und technische Vorsorge dafür zu treffen, dass **Verkehrsregeln und kommunale Vorgaben** eingehalten werden. Insbesondere sollen Situationen vermieden werden, die geeignet sind, die **Akzeptanz für die Verkehrsmittel** herabzusetzen, z.B. durch achtloses oder chaotisches Abstellen nach Nutzungsende.

Wir bitten die saarländischen Verkehrsvereine gemeinsam mit Anbietern von Verleihsystemen zu prüfen, inwieweit Fahrsicherheitskurse für Fahranfängerinnen und Fahranfänger mit eKF angeboten werden können, da Bremsen, Beschleunigen, Spurwechsel und das Fahren von Kurven nicht zu unterschätzen sind.

Wir bitten alle Saarländerinnen und Saarländer, diesen neuen und ungewohnten Verkehrsmitteln mit **gebotener Aufmerksamkeit und Vorsicht** zu begegnen. Gerade in der Anfangszeit besteht die **Gefahr des Übersehens oder Unterschätzens** der neuen Kraftfahrzeuge. Wie immer gilt auch hier nicht das Recht des Stärkeren, sondern die Rücksichtnahme auf den Schwächeren. Gleiches gilt für die E-Scooter-Fahrenden, denen wir zum eigenen Schutz im Falle eines Sturzes oder Unfalles das **Tragen eines Fahrradhelmes** empfehlen. Auch festes Schuhwerk und eine Lenkstange frei von Taschen stabilisiert das Fahrverhalten und dient der erhöhten Verkehrssicherheit. Die Nutzenden von eKF haben es vor allem in der Hand, durch ihr Verhalten entscheidend zur Akzeptanz der neuen Mobilitätsform beizutragen. Dies umfasst die Fahrweise ebenso wie das Abstellen der eKF nach Beendigung der Fahrt.

Mit der Entwicklung einer **Informationsbroschüre** durch die **saarländische Vollzugspolizei** soll eine Sensibilisierung der Nutzenden von E-Scootern erfolgen. Neben grundsätzlichen Hinweisen zur Verhaltenspflicht sind auch Angaben zu gesetzlichen Regelungen enthalten ([www.saarland.de/polizei](http://www.saarland.de/polizei)).

Im Zusammenhang mit der **Verkehrsüberwachung von E-Scootern und sonstigen eKF** führt die **Vollzugspolizei zusammen mit den jeweils örtlich zuständigen Ortspolizeibehörden** abgestimmte Kontrollmaßnahmen durch, um so beispielsweise die Einhaltung von Streckenfahrverboten zu überprüfen.

Die eKF-Nutzenden sind wie Rad Fahrende auch der besonderen Gefahr beim Rechtsabbiegen von Schwerlastfahrzeugen ausgesetzt, wenn sie sich rechts neben dem Fahrzeug bewegen und geradeaus fahren wollen. Für uns ist die korrekte Einstellung der **gesetzlich vorgeschriebenen Spiegel** vor allem von Nutzfahrzeugen von mehr als 3,5 t zulässige Gesamtmasse von wesentlicher Bedeutung. Die Herstellung einer umfassenden Sichtbeziehung vermeidet das Übersehen von rechts neben dem Schwerlastfahrzeugen befindlichen Verkehrsteilnehmenden und trägt dazu bei, die gravierenden Folgen von Rechtsabbiegeunfällen zum Nachteil von ungeschützten Verkehrsteilnehmenden, wozu auch die eKF-Nutzenden gehören, zu verhindern. Das gilt selbst dann, wenn Abbiegeassistenten vorhanden sind, deren Warnungen und Hinweise dann ins Leere laufen, wenn ein falsch eingestelltes Spiegelsystem nicht das anzeigt, wovon der Abbiegeassistent warnt.

Mit unserem Verkehrssicherheitsprojekt „Spiegeleinstellplatz“ (©BG Verkehr) (s.a. Kapitel [V. 1.4 Erfahrene Fahrer\\*innen, Berufskraftfahrer\\*innen](#), [V. 1.6 Rad Fahrende](#), [V. 2.1 Vorfahrt, Vorrang, Abbiegen](#), [VII. 1.2 Assistenztechnik](#)). bitten wir Behörden, Institutionen und Unternehmen mit einem Schwerlastfuhrpark, kostenlos von einer eigens durch das saarländische Verkehrsministerium hergestellten Schablone Gebrauch zu machen. Mit einem geringen eigenen Kostenbeitrag kann damit auf dem Betriebsgelände ein **Spiegeleinstellplatz markiert** werden, mit dessen Hilfe das Fahrpersonal vor Fahrtbeginn mit geringem Aufwand die korrekte Einstellung der Fahrzeugspiegel kontrollieren kann.

## VII. 3. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

### VII. 3.1 Einleitung

Der **Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)** leistet einen **hohen Beitrag für die Verkehrssicherheit** im Saarland. Die Wahrscheinlichkeit, bei der Nutzung eines der Fahrzeuge des ÖPNV in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden bzw. einen Personenschaden zu erleiden, ist deutlich niedriger als bei der Fahrt mit dem Pkw oder dem Fahrrad.

Dies hat verschiedene Ursachen: Zum einen bewegen sich die öffentlichen Verkehrsmittel, insbesondere die schienengebundenen, meist auf separaten Verkehrswegen ohne oder mit gesicherten Kontakten zu anderen Verkehrsmitteln und haben besondere Sicherungssysteme. Zum anderen genügen die Fahrzeuge **besonderen Sicherheitsstandards** und schützen wegen ihrer großen Masse die Fahrzeuginsassen besonders. Aber auch die Tatsache, dass ausschließlich hauptberufliches Fahrpersonal mit besonderer Ausbildung, besonderen Anforderungen an die Gesundheit und geregelten Lenkzeiten eingesetzt wird, reduziert das Unfallrisiko.

Somit bringt bereits die stärkere **Verlagerung von Fahrten** vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr, wie sie die Landesregierung mit dem neuen Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV (VEP-ÖPNV) anstrebt, einen Gewinn an Verkehrssicherheit.

Gleichzeitig muss aber auch ein Augenmerk auf die (wenn auch geringere) Unfallgefährdung im ÖPNV gerichtet werden, um die **Verkehrssicherheit weiter zu optimieren**. Hierbei sind die Sicherheit der Fahrzeuge selbst, aber vor allem auch der Zu- und Abgang der Fahrgäste zu den Haltestellen und Stationen einschließlich des Ein- und Aussteigens in die Fahrzeuge als Ansatzpunkte zu nennen. Auch diese werden im neuen VEP-ÖPNV aufgegriffen.

Ein weiteres Thema für Fahrgäste des ÖPNV ist auch die **allgemeine Sicherheit** gegen Angriffe und Gewalt in den Fahrzeugen, aber vor allem auch an den Stationen und den Zuwegungen, auch wenn dies nicht Gegenstand des vorliegenden Verkehrssicherheitsprogramms ist. Auch wenn objektiv diese Gefährdung nicht sehr groß ist, wird dies subjektiv oft anders wahrgenommen (Sicherheitsgefühl), auch zusammenhängend mit der Gestaltung und Beleuchtung der Stationen und deren Umfeld. Auch hier entwickelt der VEP-ÖPNV Ansatzpunkte zur Verbesserung, bis hin auch zu verstärkter Überwachung an kritischen Punkten, denn dies kann ein nicht unerheblicher Hinderungsgrund für die Nutzung des ÖPNV, vor allem auch in den Abend- und Nachtstunden sein.

### VII. 3.2. Sicherheit des Verkehrsmittels Bahn

Beim Verkehrsmittel Bahn ist zu unterscheiden zwischen den **Eisenbahnen**, die auf separatem Verkehrsweg mit Zugsicherung und gesicherten Bahnübergängen betrieben werden, und dem Verkehrsmittel **Straßenbahn**, das teilweise im Straßenverkehr mitschwimmt und häufige und nicht vollständig gesicherte Querungen mit Straßen und Fußwegen hat. Diese beiden Systeme bieten natürlich einen **unterschiedlich hohen Sicherheitsgrad**.

Einzigste Straßenbahn im Saarland ist die **Saarbahn**, die im Stadtgebiet Saarbrücken und dessen unmittelbarer Nachbarschaft als Straßenbahn, im weiteren Verlauf in das Umland dann als Eisenbahn betrieben wird. Entsprechend diesen unterschiedlichen Betriebsformen wird die Saarbahn bei der Sicherheitsbetrachtung entsprechend aufgeteilt.

### VII. 3.2.1 Eisenbahnverkehr

Die Eisenbahn hat wegen der Eigenschaften eigener Fahrweg, Zugsicherung, gesicherte Bahnübergänge, hohe Fahrzeugmasse und Berufsfahrpersonal ein **sehr hohes Sicherheitsniveau** für die Fahrgäste.

Die Unfälle im Eisenbahnverkehr gehen nicht in die allgemeine Unfallstatistik der Straßenverkehrsunfälle ein. Sie werden bei der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung gesondert erfasst und ausgewertet.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurden alle dort erfassten Eisenbahnunfälle im Saarland für 8 Jahre rückwirkend ausgewertet. Diese Auswertung bestätigt nicht nur das beschriebene hohe Sicherheitsniveau, sondern bestätigt, dass **Fahrgäste** im Bahnverkehr in den Zügen **praktisch nicht durch Unfälle gefährdet** sind. Im betrachteten Zeitraum hat es keine verletzte Person während der Fahrt in der Eisenbahn gegeben.

Insgesamt sind der Statistik folgende durchschnittliche Zahlen von Personenschäden pro Jahr zu entnehmen:

- 1,1 schwere Personenschäden pro Jahr (Getötete und Schwerverletzte)
- 7 Leichtverletzte pro Jahr

Dabei gehen die schweren Personenschäden vor allem auf Personen zurück, die entgegen der Vorschriften Gleise betreten oder überquert haben und dabei vom Zug erfasst wurden, zum Teil aus ungeklärter Ursache (ein Getöteter vermutlich infolge Suizids).

Etwa 90 % der Personenunfälle im Bahnverkehr erfolgen durch **Stürze beim Ein- oder Aussteigen** aus bzw. in die Bahnen an den Stationen, dabei fast ausschließlich leichte Verletzungen. Auch wenn in der Regel die Ursache hierfür Unachtsamkeit ist, gibt es dennoch Ansatzpunkte für weitere Verbesserungen, nämlich die Angleichung der Bahnsteighöhen sowie die Optimierung der Türen und Stufen und damit die Vereinfachung des Ein- und Ausstiegs, die auch aus Gründen der Barrierefreiheit ohnehin angestrebt wird.

Selbst wenn man die Unfälle, die eigentlich dem Bahnverkehr nicht unmittelbar zuzurechnen sind, in die Statistik mit einrechnet, bewegt sich der Eisenbahnverkehr auf einem **extrem hohen Sicherheitsniveau**.

Auch wenn die Zahlen sicherlich nicht direkt miteinander vergleichbar sind, so ist im Saarland das Risiko, gemessen an der Verkehrsleistung der verschiedenen Verkehrsmittel, im Straßenverkehr verletzt oder getötet zu werden, etwa 30 bis 40 mal so hoch wie im Eisenbahnverkehr.

Eine **Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene** bringt also sehr hohe Potentiale für die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Da die meisten Eisenbahnfahrgäste nicht im unmittelbaren Umfeld der Haltepunkte wohnen und daher mit einem anderen Verkehrsmittel zum Bahnhof anreisen bzw. von diesem abreisen müssen, ist das größte Gefahrenpotential einer Reise mit dem Zug oft der **Zu- und Abgang zur Station**. Hierüber liegen allerdings keine gesonderten Unfalldaten vor, so dass zu der Dimension keine Aussage möglich ist. Diese Wege und auch die Verknüpfungspunkte zwischen Bahn und anderen Verkehrsmitteln sind im Zuge der Optimierung der Sicherheit **besonders in den Blick zu nehmen**.

### VII. 3.2.2 Saarbahn (Straßenbahnverkehr)

Dort wo die Saarbahn als Eisenbahn betrieben wird, ist sie in den o.g. Statistiken enthalten und hat dementsprechend niedrige Gefährdungen. Im **Straßenbahnbetrieb** ist dies allerdings anders und gesondert zu betrachten, da dort andere Voraussetzungen vorliegen:

Im Gegensatz zum Eisenbahnbetrieb wird die Saarbahn innerorts zwar teilweise auf eigenem Bahnkörper geführt, teilweise schwimmt sie allerdings auch im normalen Straßenverkehr mit. In jedem Fall hat sie **häufige Kreuzungen oder Überschneidungen mit dem übrigen Verkehr** (Kfz, Radfahrer, Fußgänger), die nicht immer absolut gesichert sind. Insofern gibt es wesentlich häufigere Konfliktmöglichkeiten für potentielle Unfälle (s.a. [V. 1.8 Zu Fuß Gehende](#), [V. 2.4 Ablenkung](#)).

Im Gegensatz zu den anderen Verkehrsteilnehmern haben die Straßenbahnen durch die Schienengebundenheit dabei keine Möglichkeit, einem Unfall auszuweichen, und sie haben deutlich längere Bremswege. Bei einer Kollision haben sie in der Regel die weitaus größere Masse, wodurch zwar die Gefährdung für die Fahrgäste gering ist, allerdings die **Gefahr von Verletzungen beim Unfallgegner hoch**.

Die größere Unfallhäufung und Gefährdung im Straßenbahnverkehr im Vergleich zum Eisenbahnverkehr lässt sich dementsprechend auch deutlich in den Unfallstatistiken ablesen. Hierfür wurden der amtlichen **Verkehrsunfallstatistik** alle Unfälle entnommen, bei denen eine **Saarbahn beteiligt** war, wobei allerdings bei den Unfällen weder nach der Verursachung (Saarbahn oder andere Verkehrsteilnehmer) noch danach unterschieden wird, wer bei dem Unfall zu Schaden gekommen ist (Fahrgäste oder andere Verkehrsteilnehmer).

Die Statistik wurde für die zurückliegenden 21 Jahre ausgewertet. Insgesamt sind der Statistik folgende **durchschnittliche Zahlen von Unfällen und Unfallfolgen** pro Jahr zu entnehmen, bei denen die Saarbahn beteiligt war:

- 26 Unfälle pro Jahr, davon 12 mit Personenschäden
- 3,6 schwere Personenschäden (Getötete und Schwerverletzte) pro Jahr
- 13 Leichtverletzte pro Jahr

In der Statistik lassen sich zumindest die **Fußgänger**, die bei einem Unfall mit der Saarbahn geschädigt werden, separieren. Dies sind im 20-Jahres-Durchschnitt im Mittel pro Jahr:

- 6 Unfälle mit Personenschäden pro Jahr
- 0,4 Getötete und 2,2 Schwerverletzte pro Jahr
- 3,3 Leichtverletzte im Jahr

Das bedeutet, dass etwa die Hälfte der Unfälle der Saarbahn mit Personenschäden Fußgänger betreffen, und es sind etwa 70 % aller schweren Personenschäden der Unfälle, bei denen die Saarbahn beteiligt ist, Fußgänger. Dieses Phänomen ist daher im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit **besonders in den Blick zu nehmen**.

Leider lassen sich die übrigen Unfälle nicht entsprechend trennen (verletzte Radfahrer und Autoinsassen oder Fahrgäste), es ist aber davon auszugehen, dass die **Zahl der verletzten Fahrgäste** ähnlich wie bei den Eisenbahnen **sehr gering** ist.

Allerdings ergibt trotzdem auch beim Verkehrsmittel Saarbahn der Bezug auf die Verkehrsleistung, dass selbst bei Einrechnung aller Zahlen (auch der von beteiligten Dritten) das **Unfall- und Verletzungsrisiko bei der Saarbahn noch deutlich niedriger** liegt als im allgemeinen Straßenverkehr, nur nicht so deutlich wie im Eisenbahnverkehr. Das Risiko, als Fahrgast der Saarbahn verletzt oder getötet zu werden, liegt wiederum deutlich niedriger als bei den Individualverkehrsmitteln.

Eine **stärkere Verkehrsverlagerung** bringt daher auch auf die Saarbahn deutliche Sicherheitspotentiale.

### VII. 3.3 Sicherheit des Verkehrsmittels Bus

Das Verkehrsmittel Bus hat zwar im Gegensatz zu Eisenbahn und Straßenbahn in der Regel keinen eigenen Fahrweg (teilweise allerdings separate Busspuren) und schwimmt meist im Straßenverkehr mit, allerdings hat der Bus im Gegensatz zur Saarbahn einen kürzeren Bremsweg und die Möglichkeit, einer Kollision ggf. auszuweichen. Die Vorteile der größeren Masse zum Schutz der Fahrgäste und der Steuerung durch Berufskraftfahrer hat auch der Bus. Somit ist er als Verkehrsmittel auch einem **hohen Sicherheitsniveau** zuzurechnen, das deutlich über dem der Individualverkehrsmittel liegt, allerdings unterhalb der Eisenbahn. Dies bestätigen auch die amtlichen Unfallzahlen.

Die Zahlen wurden wiederum der amtlichen Unfallstatistik entnommen, im vorliegenden Fall für die letzten 11 Jahre. In diesem Zeitraum hat es **extrem wenige Unfälle** gegeben, bei denen Busse beteiligt waren. Auch hier kann bei den Zahlen nicht nach der Verursachung sowie danach unterschieden werden, ob die verletzte Person Fahrgast war oder nicht. Auch können die Zahlen nicht danach differenziert werden, ob es sich um Linienbusse, Busse im Sonderverkehr, Schülerverkehr oder Reisebusse handelt.

Weiterhin sind in der Statistik nur die Verkehrsunfälle erfasst, d.h. Unfälle beim Ein- und Aussteigen in den bzw. aus dem Bus sind hierin im Gegensatz zur Eisenbahn nicht enthalten; sie dürften wahrscheinlich analog der Eisenbahnen höhere Zahlen aufweisen als die Verletzungen während der Fahrt, allerdings wohl auch im wesentlichen nur Leichtverletzte.

Insgesamt sind der Statistik folgende durchschnittliche Zahlen von Unfällen und Unfallfolgen pro Jahr zu entnehmen:

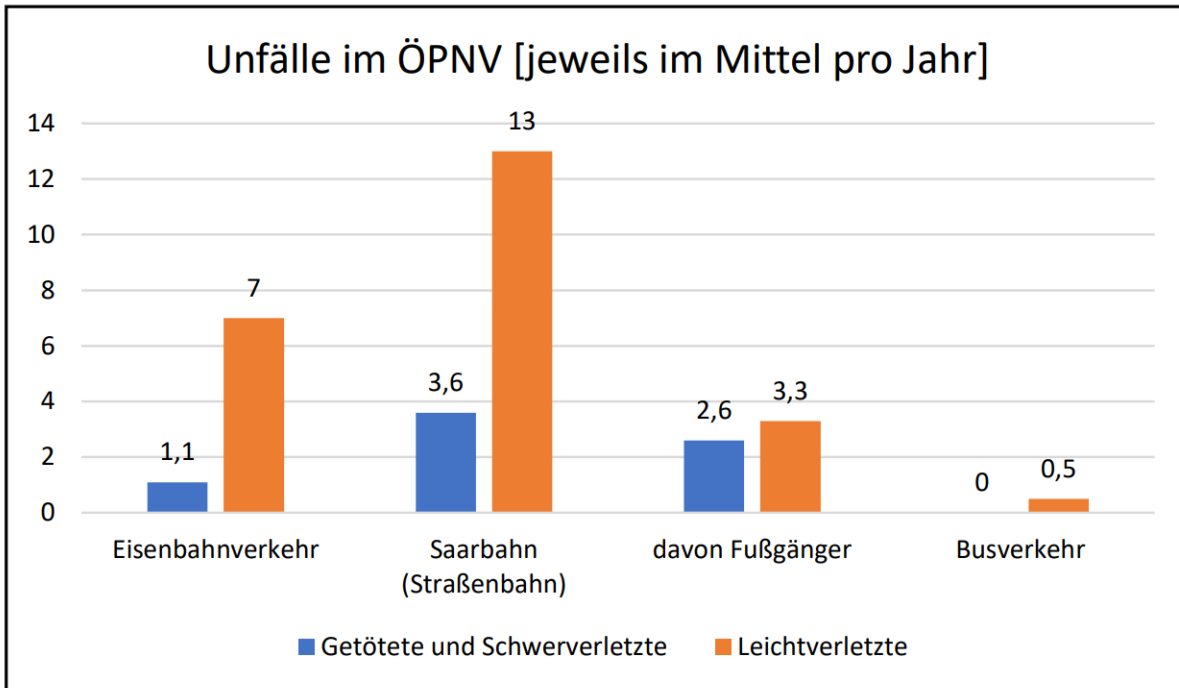
- 4 Unfälle pro Jahr, davon 0,4 mit Personenschäden
- keine schweren Personenschäden im gesamten Zeitraum
- 0,5 Leichtverletzte pro Jahr

Das bedeutet, dass selbst unter Einrechnung aller Zahlen (Fahrgäste und Dritte) die **Gefährdung bei der Fahrt mit einem Bus extrem niedrig** ist. Gemessen an den Verkehrsleistungen ist das Sicherheitsniveau damit in der Größenordnung der Eisenbahnen.

Eine stärkere **Verlagerung von Individualverkehr auf den öffentlichen Personenverkehr** bringt damit **erhebliche Potentiale für die Verkehrssicherheit im Saarland**, unabhängig davon, ob diese Verlagerung auf die Schiene oder „nur“ auf den Bus erfolgt.

Auch hier liegt das größte Gefährdungspotential für Fahrgäste auf dem Fußweg von und zur Haltestelle; dies ist allerdings in den Statistiken nicht besonders erfasst. Das **Umfeld der Haltestellen** sollte daher besonders hierauf untersucht werden (z.B. sichere Straßenquerung).

Die Zahlen sind im nachfolgenden Diagramm nochmals in der Übersicht dargestellt.



### VII. 3.4 Sicherheitsinitiativen ÖPNV

Aus den Unfallstatistiken ist abzulesen, dass das **Sicherheitsniveau im gesamten ÖPNV** bereits **sehr hoch** und deutlich dem Individualverkehr überlegen ist. Somit ist das wirksamste Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit die **stärkere Verlagerung des Verkehrs vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr**, was ohnehin auch aus Gründen der Nachhaltigkeit der Mobilität ein wesentliches Ziel der Landesregierung ist und im neuen Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV spezifiziert wird.

#### VII. 3.4.1 Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im ÖPNV

Trotz des hohen Sicherheitsniveaus gilt es dennoch, auch im Bereich des Öffentlichen Personenverkehrs die Sicherheit weiter zu optimieren, d.h. **Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Sicherheit** zu prüfen und umzusetzen. Nach den vorliegenden Daten und Erkenntnissen zum Unfallgeschehen sind dies vor allem folgende Maßnahmen:

##### Eisenbahnverkehr:

- Beseitigung ungesicherter oder nur teilgesicherter Bahnübergänge
- Absperrung „wilder“ Bahnquerungen durch Zäune oder Gitter
- Bessere Anpassung der Bahnsteighöhen und Formen an die Fahrzeuge, Optimierung der Gestaltung der Türen
- Optimierung der Sicherheit auf den Zu- und Abgangswegen zu den Stationen und in den Verknüpfungspunkten

##### Saarbahn (zusätzlich zu genannten Maßnahmen der Eisenbahn):

- Untersuchung der Punkte mit besonderer Unfallhäufung mit Beteiligung der Saarbahn, Entwicklung von Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrsregelung und Signalisierung an diesen Stellen.



### **Busverkehr:**

- Weitere Erhöhung der Sicherheit durch Ausstattung der Busse mit Fahrassistenz-Systemen, insbesondere Notbremsassistenten, Abbiegeassistenten und Elektronische Stabilitätsprogramme (siehe auch Kapitel VII.1 Assistenztechnik)
- Entwicklung von Systemen, die das Gurtanlegen während der Fahrt vereinfachen und mitgeführte Gegenstände wie Fahrräder, Kinderwagen oder Gehhilfen besser während der Fahrt sichern.
- Optimierung des Ein- und Ausstiegs durch Kneeling-Systeme (Absenken des Fahrzeugs an Haltestellen) und erhöhte Einstiegsplattformen an Haltestellen.
- Optimierung der Sicherheit für Fußgänger im Umfeld der Bushaltestellen

Die genannten Maßnahmen werden, soweit es um übergreifende strategische Themen geht, im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes ÖPNV dargestellt und verfolgt.

Größtenteils sind diese Maßnahmen aber auch direkt durch die jeweiligen Verkehrsunternehmen und die Kommunen umzusetzen und in Verkehrsschauen zu behandeln.

Der VEP-ÖPNV schlägt überdies die **Einrichtung eines ständigen Arbeitskreises Verkehrssicherheit im ÖPNV auf Landesebene** vor, der die Unfallzahlen mit Beteiligung des ÖPNV sowie im Umfeld der Stationen laufend analysiert und Maßnahmen zur Optimierung entwickelt.

### **VII. 3.4.2 Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV als Beitrag zur Verkehrssicherheit**

Wegen des deutlich höheren Sicherheitsniveaus im Öffentlichen Personenverkehr (gleich ob Bahn oder Bus) im Vergleich zum Individualverkehr bietet eine **stärkere Verlagerung der Verkehre vom Individualverkehr zum Öffentlichen Verkehr ein großes Potential zur Erhöhung der Verkehrssicherheit**. Bei derzeit etwa 8 % Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr im Saarland ist dieses Potential erheblich.

Die Landesregierung verfolgt mit dem Fokus auf eine nachhaltige Mobilität ohnehin das Ziel, die Attraktivität des ÖPNV wesentlich zu erhöhen und damit den Anteil dieses Verkehrs deutlich zu erhöhen.

Die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV wird mit dem Instrument des **Verkehrsentwicklungsplans ÖPNV (VEP-ÖPNV)** der Landesregierung maßgeblich vorangetrieben. Dieser wurde in den letzten Jahren komplett neu aufgestellt und abgestimmt und wurde in 2021 in Kraft gesetzt. Er legt die Strategien im ÖPNV für die nächsten 20 Jahre fest.

Zur **Steigerung der Attraktivität des ÖPNV** und der Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste sind im VEP-ÖPNV vor allem folgende **Maßnahmen** vorgesehen:

- Umfassende Tarifreform mit einfacheren und deutlich günstigeren Fahrpreisen sowie besonderen Angeboten für spezielle Zielgruppen ( zum 01.07 2021 umgesetzt).
- Deutliche Ausweitung des Schienennetzes für den Personenverkehr durch Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken sowie durch Neubaustrecken der Saarbahn
- Optimierung des vorhandenen Schienennetzes zu einem S-Bahn-System Saarland mit besserer Taktfolge und optimierter Verknüpfung der Verbindungen
- Optimierung des Bussystems im Regionalbusverkehr, Ausweitung der Angebote, Einführung von Schnellbusverbindungen
- Bessere Verknüpfung und Vernetzung des Landesschienen- und -busnetzes mit den regionalen und örtlichen Busnetzen
- Optimierung der grenzüberschreitenden Verkehre und Verbindungen nach Luxemburg, Frankreich und nach Rheinland-Pfalz

- Optimierung der Verknüpfungen mit den anderen Verkehrsmitteln (Park und Ride, Bike und Ride)
- Nutzung der Innovationspotenziale der Digitalisierung zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV (Vertrieb, Tickets, Vernetzung)
- Verbesserung der Gestaltung und des Erscheinungsbildes der Haltestellen und Stationen
- Barrierefreier Ausbau der Stationen
- Verbesserung der objektiven und der subjektiven Sicherheit in den Fahrzeugen und an den Stationen
- Untersuchung und Optimierung der Sicherheit im Umfeld der Haltestellen und Stationen
- Optimierung des Marketings und des Auftritts des ÖPNV, insbesondere auch hinsichtlich stärkerer Digitalisierung

Es ist zu erwarten, dass mit diesen Maßnahmen eine **deutliche Erhöhung des Verkehrsanteils im ÖPNV** erreicht werden kann. Dies wird dann auch auf die Verkehrssicherheit im Saarland einen wesentlichen positiven Einfluss haben.

## VIII. Verkehr der Zukunft

### VIII. 1. Einleitendes

**Infrastruktur und Mobilität** stellen ein wesentliches Fundament von Wachstum, Wohlstand und Arbeit im Saarland dar. Die Verkehrsleistung im Personen- sowie im Güterverkehr wird Jahr für Jahr weiter ansteigen. Das Saarland gilt als das „Land der kurzen Wege“ und verfügt über einen hohen Anteil an motorisiertem innerstädtischem, regionalem und grenzüberschreitendem Verkehr. Darüber hinaus wird sich Verkehrsgeschehen von morgen zunehmend komplexer gestalten. Der fließende und ruhende Verkehr muss energieeffizienter, ressourcen- und umweltschonender ausgestaltet werden, dabei komfortabel und kostengünstig bleiben sowie ein Höchstmaß an Sicherheit gewähren. Gleichzeitig gilt es, alternative Antriebsformen, wie beispielsweise die **E-Mobilität** auszubauen, **Verkehrsinformationssysteme** und Verkehrstechnik mit anderen Verkehrsmitteln zu vernetzen. Um Verkehrsflüsse optimal gestalten zu können, müssen digitale Technologien und Strategien eingesetzt werden. Die Digitalisierung führt dabei zu völlig **neuen Mobilitätsformen**. Fahrerlose Fahrzeuge machen den Fahrer zum Passagier und fahren ihn selbständig zum gewünschten Ziel. Damit verbunden ist das Versprechen des barrierefreien Zugangs für alle Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs zu individueller Mobilität. Die intelligente Nutzung dieser neuen Mobilitätsangebote wird auch als **Smart Mobility** bezeichnet, die **den Begriff der Mobilitätswende maßgeblich gestalten wird**. Mit der Erarbeitung einer Smart Mobility Studie im Jahr 2016 hat das Saarland bereits frühzeitig Aktivitäten im Bereich von **Smart Mobility** angestoßen und Projekte für das Saarland ermittelt.

Viele noch offene Fragen zu **Privatsphäre** und **Datenschutz**, technischer Störanfälligkeit und Angreifbarkeit der Systeme und damit auch zur Verkehrssicherheit, sind noch zu lösen. Einigkeit besteht jedoch darin, dass die Art, wie wir uns zukünftig fortbewegen werden, vor entscheidenden Veränderungen steht. Daher ist die **gesellschaftliche Akzeptanz** der nächsten Schritte von maßgeblicher Bedeutung. Die Schaffung von rechtlichen Rahmenbedingungen, die Beachtung von ethischen Aspekten, politische Einordnungen und Entscheidungen sowie die Berücksichtigung der Auswirkungen für Wirtschaft, Arbeitsmarkt und Ausbildung müssen – getreu der „Vision Zero“ - stets den Menschen in den Mittelpunkt aller Überlegungen stellen.

### VIII. 2. Automatisiertes und vernetztes Fahren (AVF) / Konnektivität

#### *Um was geht es?*

Die **digitale Transformation** aller Lebensbereiche umfasst auch den Automotivsektor und wird bislang gewohnte Mobilitätsstrukturen grundlegend verändern. **Konnektivität**, d.h. die digitale Vernetzung, wird zur Grundlage der Mobilität von morgen. Sie wird nicht nur für mehr Mobilitätsangebote sorgen. Durch den Datenaustausch zwischen Verkehrsteilnehmenden, Fahrzeugen und der sie umgebenden Infrastruktur wird eine neue Stufe der Mobilität erreicht: ein sich selbst steuerndes System der Echtzeit-Verkehrsplanung, der Verfügbarkeit nach Bedarf sowie reibungslose Übergänge von einem Transportmittel zum anderen.

Konnektivität wird zur Basis innovativer Verkehrsinfrastrukturen durch **Kommunikation zwischen Fahrzeugen (Car2Car)** sowie zwischen **Fahrzeugen und Infrastrukturen (Car2X)**. Dabei werden verkehrsbezogene, routingfähige Informationen (z.B. aufbereitete Informationen zu Verkehrsfluss, Unfällen, Baustellen oder Wetterlagen) über neue Technologien ausgetauscht. Auf Straßen, in Bussen und Bahnen, an Flughäfen, bei Großveranstaltungen, saisonalen Ereignissen oder am kritischen Ferienbeginn, von der automatischen Parkplatzsuche und -reservierung, einer besseren Routenplanung bis hin zum Finden von Lademöglichkeiten, gleich welcher Antriebsart, wird sich in Zukunft der Verkehrsfluss über die mobile Erfassung der **Echtzeitdaten** von Verkehrsteilnehmenden viel exakter abbilden und vorhersagen lassen. In der Folge werden sich Verkehrssysteme für die jeweiligen Mobilitätsträger sehr viel stärker selbst steuern, als dies heute der Fall ist.

Das Ziel **datenbasierter Mobilitätsformen** soll danach ausgerichtet sein, Verkehrsströme schneller, reibungsloser, einfacher, effektiver, umweltfreundlicher, komfortabler und damit im Ergebnis auch sicherer zu machen.

Dabei wird das **Automatisierte und Vernetzte Fahren (AVF)** als wesentlicher Bestandteil dieses modernen, zukünftigen Mobilitätskonzeptes gesehen. Durch den Einsatz entsprechender Technologien – einer Kombination von automatisiertem und vernetztem Fahren im Zusammenwirken mit Intelligenen Verkehrssystemen – soll es zur Erreichung des vorgenannten Zieles beitragen.

**Automatisierte Systeme** können dabei die Fahrzeugführung in speziellen Situationen für einen begrenzten Zeitraum komplett übernehmen; autonome (fahrerlose) Systeme benötigen keinen Fahrer mehr zur Fahrzeugsteuerung. Insgesamt werden – ausgehend von der „**Stufe 0**“, bei der der Fahrende alle Fahrfunktionen selbst ausführt, auch wenn unterstützende Systeme (z.B. ABS) vorhanden sind – fünf Stufen auf dem Weg zum autonomen Fahrzeug unterschieden:

<b>Stufe 1</b>	<b>assistiert</b>	Als Vorstufe des automatisierten Fahrens führt der Fahrende dauerhaft entweder die Quer- oder Längsführung aus. Die jeweils andere Teilaufgabe wird in gewissen Grenzen vom System ausgeführt. Der Fahrende muss das System dauerhaft überwachen und jederzeit zur vollständigen Übernahme der Fahrzeugführung bereit sein.
<b>Stufe 2</b>	<b>teilautomatisiert</b>	Das System übernimmt sowohl die Quer- als auch die Längsführung des Fahrzeugs für einen gewissen Zeitraum oder in spezifischen Situationen. Der Fahrende muss das System nach wie vor dauerhaft überwachen und jederzeit zur vollständigen Übernahme der Fahraufgabe bereit sein.
<b>Stufe 3</b>	<b>hochautomatisiert</b>	Das System übernimmt die Quer- und Längsführung für einen gewissen Zeitraum oder in spezifischen Situationen. Der Fahrende muss das System nicht mehr dauerhaft überwachen. Er erhält eine ausreichende Zeitreserve, bevor er die Fahraufgabe selbst übernehmen muss. Das System warnt den Fahrenden also vorher.
<b>Stufe 4</b>	<b>vollautomatisiert</b>	Das System übernimmt die Quer- und Längsführung vollständig in einem definierten Anwendungsfall. Der Fahrende muss das System nicht überwachen. Das System ist in allen Situationen in der Lage, einen risikominimalen Zustand herzustellen.
<b>Stufe 5</b>	<b>autonom</b>	<b>Das fahrerlose Fahren</b> als höchste Automatisierungsstufe: Das System übernimmt das Fahrzeug vollständig vom Start bis zum Ziel; alle im Fahrzeug befindlichen Personen sind in diesem Fall Fahrgäste.

### **Wie ist es zu bewerten?**

Automatisierte Fahrfunktionen im Straßenverkehr werden Schritt für Schritt Realität. Viele der heute bereits genutzten **Fahrerassistenzsysteme** erhöhen nachweislich die Verkehrssicherheit. (s.a. [VII. 1.2 Assistenztechnik](#)). Parallel hierzu kann die Entwicklung des Automatisierungsgrades entsprechender Fahrfunktionen zu einer weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit im Sinne der Vision Zero beitragen.

Zahlreiche Studien unterstreichen die **Vorteile des AVF** hinsichtlich zukünftiger Mobilitäts- und Transportkosten, Ressourcenschonungen, Zeitersparnisse, Umweltwirkungen sowie verbesserter Verkehrsbedingungen wie Mobilitätsabläufe und Verkehrsflüsse. Richtig ist aber auch, dass dies innerhalb stringent festgelegter, vorausschauender und kluger politischer und rechtlicher Rahmenbedingungen geschehen muss, will man nicht Gefahr laufen, einer neuen „Massenmotorisierung“ Vorschub zu leisten. Indem der motorisierte Verkehr durch zunehmende Automatisierung an Attraktivität gewinnt, besteht das Risiko eines erhöhten Verkehrsaufkommens. So könnten z. B. Fahrleistungen durch vereinfachte Nutzungen steigen, Besetzungen der Fahrzeuge sinken, neue Nutzergruppen erschlossen werden, „Konkurrenzen“ neuer automatisierter Mobilitätsdienstleister zu konventionellen Anbietern des öffentlichen Verkehrs entstehen und auch Pendelwege sich aufgrund geänderter Wohnortpräferenzen verlängern.

Große Hoffnungen werden vor allem mit den erwarteten Verbesserungen im Bereich der **Verkehrssicherheit** verbunden. Sicherheitsgewinne sollen insbesondere durch eine Reduzierung der Anzahl sowie der Minderung der **Schwere von Verkehrsunfällen** erzielt werden, die heute größtenteils durch menschliches Fehlverhalten verursacht werden. Nicht auszuschließen sind allerdings neue Unfallkonstellationen durch die Komponente „Maschine“.

So darf nicht verschwiegen werden, dass enorme **Rechenleistungen der Fahrzeugsysteme** erforderlich sind, um die komplexen Verkehrsabläufe an Knotenpunkten unter Beteiligung von Rad Fahrenden und zu Fuß Gehenden zu bewerkstelligen. Systemausfälle, witterungsbedingte Beeinträchtigungen der Sensoren oder gar unzulässige Systemeingriffe von Unbefugten müssen auszuschließen sein. Sehr intensiv wird hinsichtlich der Frage geforscht, wie viel Zeit der Mensch benötigt, um im Bedarfsfall die Fahrzeugführung vom System zu übernehmen. Diese Frage ist umso drängender, je länger sich der Mensch – je nach Automatisierungsstufe – aus der Fahrzeugführung zurückziehen kann. Die Sensorik des Fahrzeugs muss demnach nicht nur das Fahrzeugumfeld überwachen, sondern muss zudem jederzeit Kenntnis vom körperlichen und geistigen Zustand der Insassen haben. Ob und wann Maschinen zukünftig in der Lage sein werden, die Leistungsfähigkeit und das Erfahrungswissen von geübten Fahrerinnen und Fahrern in kritischen und komplexen Verkehrssituationen – u.a. in den sogenannten Dilemma-Situationen – zu übertreffen, bleibt die entscheidende Frage.

Relativ zuverlässig kann hingegen die Wirkung von bereits in Fahrzeugen verwendeten Fahrerassistenzsystemen auf die Verkehrssicherheit abgeschätzt werden (s.a. Kapitel [VII. 1.2 Assistenztechnik](#)). Die Technologie der Fahrerassistenzsysteme bietet demnach das Potential, die Zahl von Unfällen und Staus weiter deutlich zu verringern. Zahlreiche Untersuchungen, in denen die Wirkungen einzelner Assistenzsysteme bewertet worden sind, kommen zu dem Schluss, dass der Wirkungsgrad des automatisierten Fahrens auf das Unfallgeschehen in einer Bandbreite zwischen 34 Prozent und 59 Prozent eingeordnet werden kann.

Berechnungen einer Bosch-Studie zu den Verkehrssicherheitswirkungen von Assistenzsystemen gehen davon aus, dass in Deutschland bis zum Jahr 2025 in bis zu 90 Prozent aller Fahrzeuge ein elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP) eingebaut sein wird. Ferner wird von sensorbasierten Notbrems- und Spurhalteassistenten in bis zu 40 Prozent des Pkw-Bestands ausgegangen. Für diesen Ausstattungsgrad wird deutschlandweit mit bis zu 30.000 weniger Verkehrsunfällen mit Personenschaden sowie mit rund 37.000 weniger Verletzten und 300 weniger Toten gerechnet.

Mit jeder Automatisierungsstufe übernehmen digitale Assistenzsysteme immer mehr Fahrfunktionen. Dabei kommt vermehrt die **Künstliche Intelligenz (KI)** zum Einsatz. Nach der TÜV-Mobility Studie 2020 des TÜV-Verbands würden sich 7 Prozent der Verkehrsteilnehmenden uneingeschränkt auf Fahrzeuge mit KI verlassen. Immerhin jeder Dritte (34 Prozent) wäre dazu bereit, beim Fahren die Kontrolle an ein technisches System abzugeben –jedoch mit einer ständigen Eingriffsmöglichkeit. 26 Prozent akzeptieren KI-Systeme in unterstützender Form, möchten aber weiterhin selbst fahren. Ebenfalls 26 Prozent sind generell nicht dazu bereit, die Kontrolle abzugeben.

Die Bundesregierung hat bereits 2015 die „**Strategie Automatisiertes und Vernetztes Fahren – Leitanbieter bleiben, Leitmarkt werden, Regelbetrieb einleiten**“ (**Strategie AVF**) beschlossen. Wesentliche Fragestellungen hinsichtlich der Umsetzung der Strategie für das AVF werden beim

„**Runden Tisch Automatisiertes Fahren (RTAF)**“ des Bundes – als beratendes Gremium – zu allen relevanten Aspekten des AVF – in den Arbeitsgruppen Infrastruktur, Recht, Innovation, Vernetzung, IT-Sicherheit und Datenschutz sowie Gesellschaftlicher Dialog erörtert.

Wesentliche Ergebnisse der Strategieumsetzung durch die Bundesregierung sind bislang:

- die Anpassung des nationalen Rechtsrahmens allgemein sowie für spezifische Anwendungsfälle des AVF
- die Verabschiedung eines Maßnahmenplans zur Schaffung von Ethik-Regeln für Fahrcomputer
- die Unterstützung der Forschung und Entwicklung von AVF-Lösungen von der Grundlagen- bis zur Anwendungsforschung
- die aktive Gestaltung von Regelungen und Standards in Gremien auf europäischer und internationaler Ebene
- Optimierung der Rahmenbedingungen für die Einführung von Systemen des AVF in den Regelbetrieb des Straßenverkehrs:
- Weiterführung des Ausbaus der Verkehrstechnik durch Einsatz intelligenter Verkehrssysteme (IVS)
- Verbesserte Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger durch Einsatz digitaler Lösungen als Kernelement der zu entwickelnden digitalen Mobilitäts-konzepte besondere Beachtung des Datenschutzes und der Datensicherheit
- Transparente Darstellung der Chancen und Herausforderungen der neuen Technologien / Erörterung möglicher Einführungsstrategien und -szenarien im verstärkten gesellschaftlichen Dialog

sowie

- die Einrichtung von Testfeldern für das automatisierte und vernetzte Fahren im Realverkehr

Die **Einrichtung digitaler Testfelder** im öffentlichen Straßenverkehr ermöglicht Forschung und Erkenntnisgewinn hinsichtlich der Potenziale digitaler Mobilität im Realverkehr und in Fahrsituationen unterschiedlicher Komplexität auf Autobahnen, auf Landstraßen und in Städten. Die gewonnenen Erkenntnisse sind wichtige und notwendige Grundlagen zur Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheidungen.

Derzeit wird auf Beschluss der Verkehrsministerkonferenz (VMK) länderseitig ein Konzept zur Koordinierung der bestehenden Testfelder erarbeitet, um neben einem umfassenden Überblick über die Forschungslandschaft entsprechende Synergien zu generieren und Doppelarbeiten zu vermeiden.

Neben dem **Digitalen Testfeld Autobahn (DTA)**, das 2015 auf der Bundesautobahn 9 zur Entwicklung und Erprobung von Technologien für das AVF sowie der intelligenten (Straßen-) Infrastruktur eingerichtet wurde, befinden sich weitere Testfelder zur Vorbereitung des Einsatzes automatisierter und vernetzter Fahrfunktionen im ländlichen und städtischen Bereich unter Einbeziehung des öffentlichen Verkehrs und des Güterverkehrs mittlerweile in mehreren deutschen Städten. Im städtischen und ländlichen Realverkehr lassen sich dadurch Erkenntnisse zu komplexen Fahrsituationen z. B. an Ampeln, Kreuzungen oder beim Zusammenwirken mit nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden erlangen. Auf dieser Grundlage soll zudem das Zusammenspiel von Autobahn-, Land- und Stadtverkehr zukunftssicher ausgerichtet werden.

Zur grenzüberschreitenden Erprobung von Technologien für das AVF wurde 2017 das **Digitale Testfeld Deutschland-Frankreich-Luxemburg (DEU-FRA-LUX )** eingerichtet.

## ***Was ist zu tun?***

Mit der Einrichtung des **Digitalen Testfeldes DEU-FRA-LUX** sollen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die Potenziale der AVF-Technologien auch im grenzüberschreitenden, europäischen Kontext zu erschließen, die Vereinbarkeit der technischen Lösungen zu verbessern und anwendungsnahe Demonstrationen zu ermöglichen. Grundsätzlich gelten für Erprobungen auf dem Testfeld die landesspezifischen verkehrsrechtlichen Regelungen.

Für das Digitale Testfeld DEU-FRA-LUX stellen sich folgende Erprobungsschwerpunkte dar:

- Bewältigung der Herausforderungen im Zusammenhang mit der Erzeugung, Verarbeitung, Speicherung, Weitergabe und Verwertung von Daten für das automatisierte und vernetzte Fahren
- Interoperabilität / kontinuierliche Kompatibilität automatisierter Fahrfunktionen
- Funktionssicherheit im grenzüberschreitenden Verkehr
- Verknüpfung automatisierter Fahrfunktionen mit dem vernetzten Fahren einschließlich der Verbindung zu Intelligenten Verkehrssystemen (IVS)
- Untersuchung der Auswirkungen und Effekte des AVF

Im Bereich des Digitalen Testfelds DEU-FRA-LUX werden derzeit folgende Projekte als konkrete Anwendungsfälle umgesetzt:

- **Interreg-Projekt TERMINAL:**  
Neben dem Betrieb eines automatisierten Pendlerbusses über die deutsch-französische Grenze wird auf einer zweiten Strecke zwischen Luxemburg und Frankreich der Einsatz nachfragegesteuerter Mobilitätskonzepte (Mobility on Demand) erprobt.
- **ITS Testfeld MZG ITeM („Testkreuzung“):**  
Zielsetzung des Projektes ist das vernetzt-kooperative und automatisierte Fahren unter Einbeziehung des kognitiven Zustands des Fahrers (individuelles Fahr- und Reaktionsverhalten). Das Konzept umfasst die Kommunikation von Fahrzeugen untereinander (Car2Car-Kommunikation) sowie die Kommunikation mit der Verkehrsinfrastruktur (Car2Infrastructure-Kommunikation). Der Austausch über relevante Daten zur Verkehrssituation insbesondere zu möglichen Gefahrenlagen, hilft dabei, den Straßenverkehr sicherer zu machen.

Deutschland hat mit seinen aktuellen Bemühungen eine internationale Vorreiterrolle bei der Schaffung der Rahmenbedingungen für das AVF erreicht, die es zu erhalten und weiter auszubauen gilt. Wir werden uns aus saarländischer Sicht weiterhin in den einschlägigen Gremien mit unseren Überlegungen intensiv einbringen, ebenso hinsichtlich der Unterstützung der Aktivitäten im Rahmen des Digitalen Testfeldes DEU-FRA-LUX. Uns sind die Herausforderungen, die mit der Digitalisierung der Mobilität einhergehen durchaus bewusst, was die technologischen Entwicklungen, die infrastrukturellen Veränderungen und die sich daraus ergebenden Sicherheitsanforderungen – vor allem in der Übergangsphase zwischen digitalem und konventionellem Verkehr (Hybridverkehr) – angeht.

Wir sehen aber auch die Chancen des AVF und seine potenziellen Auswirkungen, die heutigen Probleme der Mobilität zu überwinden, die vor allem in einem auf nahezu gleicher Verkehrsfläche immer dichter werdenden Straßenverkehrs und den damit einhergehenden negativen Begleiterscheinungen für Umwelt und Wirtschaft sowie der demografischen Entwicklung der immer älter werdenden Bevölkerung liegen. Am Ende sind wir überzeugt, dass Smart Mobility die Verkehrssicherheit positiv beeinflussen wird. Bei unseren Bemühungen orientieren wir uns an den Kernaussagen der vom Bund eingesetzten Ethik-Kommission Automatisiertes und Vernetztes Fahren:

- Das automatisierte und vernetzte Fahren ist ethisch nur dann vertretbar, wenn die Systeme weniger Unfälle verursachen als menschliche Fahrer. Anders ausgedrückt, automatisierte Systeme müssen eine **positive Risikobilanz** aufweisen.
- **Sachschaden geht immer vor Personenschaden:** In Gefahrensituationen hat der Schutz menschlichen Lebens stets höchste Priorität.

- Bei der Auslegung und Programmierung der Fahrzeuge ist im Sinne einer erheblichen Steigerung der Verkehrssicherheit vorzugehen. Die Steuerungssysteme müssen demnach für eine **defensive und vorausschauende Fahrweise programmiert** werden.
- Bei unausweichlichen Unfallsituationen ist **jede Qualifizierung von Menschen nach persönlichen Merkmalen unzulässig** (Alter, Geschlecht, körperliche oder geistige Konstitution). Eine Aufrechnung von Menschenleben ist untersagt.
- In jeder Fahrsituation muss klar geregelt und erkennbar sein, wer zu welchem Zeitpunkt für die Fahraufgabe zuständig ist: der Mensch oder die Maschine. Die verantwortliche Fahrzeugführung, **muss dokumentiert und gespeichert werden** (u. a. zur Klärung möglicher Haftungsfragen bei Unfällen).
- Der Fahrende muss **grundsätzlich selbst über Weitergabe und Verwendung seiner Fahrzeugdaten entscheiden** können (Datensouveränität und informationelle Selbstbestimmung).

Der Ausbau von **Breitband-Datennetzen**, intelligente persönliche Geräte, mobiles Internet und Open-Data-Infrastrukturen, leistungsfähigere Navigationssysteme, öffentliche Schnittstellen sowie **Cloud Computing** entwickeln sich mit atemberaubender Geschwindigkeit weiter. Sie sind die technischen Voraussetzungen für vernetzte Mobilität. Wir sind überzeugt, dass diese digitalen Technologien unser Mobilitätsverhalten künftig maßgeblichen beeinflussen werden, indem die Abläufe des Straßenverkehrs effizienter und zielgenauer gesteuert werden können, um damit mehr Lebensqualität in Städte und in ländliche Regionen zu bringen.

Diese technologischen Entwicklungen werden die Art, wie wir uns zukünftig im Straßenverkehr bewegen in nie dagewesener Art verändern. Dies gilt sowohl für staatliche Stellen als auch für Fahrzeughersteller, Verkehrsunternehmen und andere Mobilitätsdienstleister, Infrastrukturbetreiber und Mobilitätskonsumenten – ob als Auto Fahrende, zu Fuß Gehende, Rad Fahrende oder als Fahrgast in öffentlichen Verkehrsmitteln. Entscheidend wird dabei sein, dass wir einen politischen, rechtlichen und gesellschaftlichen Rahmen schaffen, innerhalb dessen die zunehmende Automatisierung Verkehrsprobleme löst, und nicht neue schafft. Dies kann nur gelingen, wenn Automatisierung nicht in Konkurrenz zu den konventionellen Mobilitätsangeboten steht, sondern diese vor allem dort ergänzt, wo sie Defizite aufweisen bzw. Bedarfe nicht ausreichend bedienen können, z. B. Zubringerverkehre zu den ÖPNV-Stationen, besondere Nachtangebote, Angebote in abgelegenen ländlichen Gebieten.

So wollen wir mit dem **Projekt „SaarMover“** gemeinsam mit dem Landkreis Merzig-Wadern, der Htwsaar und weiteren Projektpartnern die Umsetzbarkeit automatisierter Mobilitätsangebote im ÖPNV mit dem Ziel untersuchen, die Bedarfsverkehre des ÖPNV im ländlichen Raum auszubauen, und sie wesentlich flexibler auf die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer abzustimmen. Hierzu soll testweise ein hochautomatisierter Kleinbus entlang einer festgelegten Route die Innenstadt Merzigs mit den angrenzenden Gemeinden verbinden. Der Bus wird dabei vollständig in das Nahverkehrsangebot des saarländischen Verkehrsverbundes, dessen Tarifstruktur und dessen Auskunfts- und Buchungssysteme integriert. Die komplett autonomen Fahrten werden durch einen Sicherheitsfahrer begleitet. Neben der technischen Umsetzung, soll auch die Akzeptanz der Bevölkerung sowie die Auswirkung auf die Arbeit der Beschäftigten im ÖPNV untersucht werden. Auch eine perspektivische Übertragbarkeit in andere Regionen und die Überführung in einen Regelbetrieb wird geprüft.

Bei all den vorgenannten Schritten in ein neues mobiles Zeitalter ist für uns ein **gesellschaftlicher Konsens** bei allen Schritten von wesentlicher Bedeutung, denn der zukünftige Wegfall der Fahrzeugführung ist nicht nur eine technologische Frage. Ein breit angelegter gesellschaftlicher Dialog durch **Informations- und Präventionsstrategien** bleibt auch weiterhin wichtig, um das Zusammenspiel der unterschiedlichen Beteiligten zu koordinieren, um den Straßenverkehr sicherer zu machen und die Zahl der Unfallopfer weiter zu verringern.



### VIII. 3. Neue Antriebskonzepte

#### *Um was geht es?*

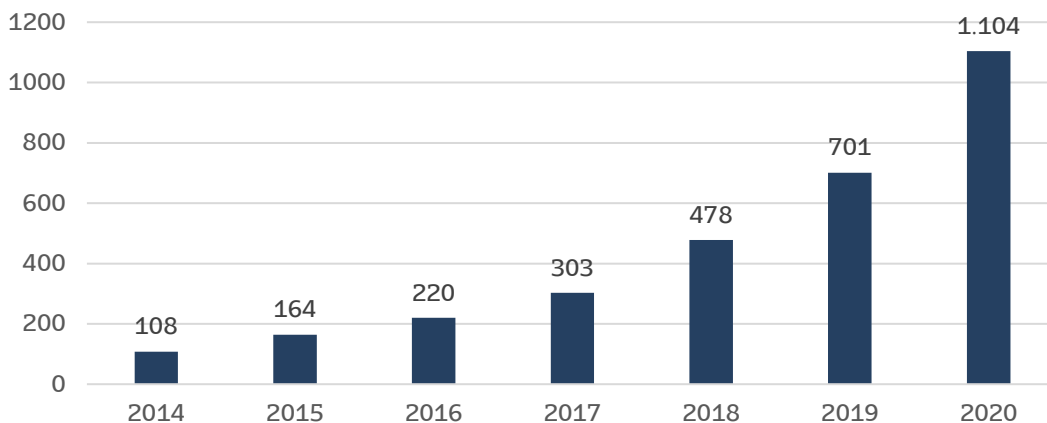
Der stetig wachsende Straßenverkehr führt das **Verkehrssystem** vor allem in den Innenstädten zu **Hochbelastungszeiten** an die Grenzen seiner **Leistungsfähigkeit** und teilweise darüber hinaus. Staubbildungen und zähflüssige Verkehrsabläufe verursachen auch Lärmbelastungen und Luftverschmutzungen. Damit rücken zunehmend alternative Antriebsformen wie die Elektromobilität in den Mittelpunkt, die diese zunehmend kritisch gesehenen Begleiterscheinungen entschärfen könnten.

Der Bestand an Elektrofahrzeugen im Saarland beträgt laut Statistik des Kraftfahrtbundesamtes (KBA, Stand 01. Januar 2020) 1.104 Fahrzeuge (2019 waren es noch 701). Das entspricht einem Anteil von 0,17 Prozent Elektrofahrzeugen am gesamten Pkw-Bestand, der im Bundesvergleich (0,28 Prozent) leicht unterdurchschnittlich liegt (vgl. KBA 2020).

In der Entwicklung zwischen 2014 und 2020 hat die Elektromobilität im Saarland an Bedeutung gewonnen. So wurden im Jahr 2014 108 Elektroautos im Pkw-Bestand des Saarlandes geführt. Die Anzahl hat sich somit bis ins Jahr 2020 mehr als verzehnfacht. Werden neben rein batterieelektrischen Fahrzeugen auch Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge in den elektromobilen Fahrzeugbestand einbezogen, sind zum 01. Januar 2020 insgesamt 2.019 elektrisch angetriebene Fahrzeuge (Battery-Electric-Vehicles (BEV) und Plug-in-Hybrid-Electric-Vehicles (PHEV)) im Saarland zu verzeichnen. Das entspricht rund 0,31 Prozent des Gesamtfahrzeugbestandes im Saarland. Der derzeitige Bestand an Brennstoffzellenfahrzeugen im Saarland liegt noch unter einem statistischen Nennwert.

Insgesamt zeigt sich, dass die Marktdynamik durch technologische Fortschritte und intensiviertere Förderungen des Bundes stetig zugenommen hat.

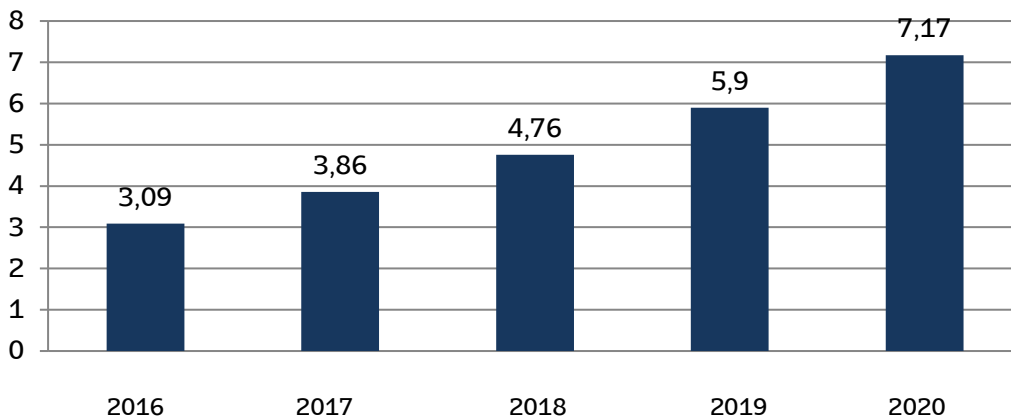
#### **Bestand Elektro-Pkw Saarland**



Quelle: KBA

Die dennoch insgesamt niedrigen Zahlen und die Kaufzurückhaltung könnten ihre Ursache darin haben, dass die Anschaffungskosten trotz Förderung noch immer hoch sind. Ausweislich der „TÜV-Mobility-Studie 2020“ kann sich derzeit jeder Dritte vorstellen, in den kommenden fünf Jahren ein Elektrofahrzeug anzuschaffen. Das Reichweitenargument, der Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie Bedenken hinsichtlich der Frage, ob E-Autos tatsächlich umweltfreundlicher sind als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren sprechen noch eher für Zurückhaltung. Auch Fragen der Verkehrssicherheit bei einem Verkehrsunfall schwingen in diesem Kontext mit.

## Bestand Pedelecs Deutschland in Mio pro Haushalt



Quelle: Statista

Anders entwickeln sich hingegen die Verkaufszahlen der Fahrräder mit elektrischer Pedalunterstützung (Pedelecs). Nach Umfragen des Statistik-Portals Statista befanden sich im Jahre 2018 rund 4,76 Mio. Fahrräder mit elektrischem Antrieb in deutschen Haushalten. Im Jahr 2019 steigerte sich diese Zahl um ca. 20 Prozent auf rund 5,9 Mio. Fahrzeuge. Im Jahr 2020 stiegen die Verkaufszahlen um weitere 18 Prozent auf rund 7,17 Mio. Gerade im Kontext der COVID-19-Pandemie 2020 haben die Verkaufszahlen damit noch einmal einen deutlichen Schub erhalten. Diese Entwicklung ist erfreulich, da diese Fahrzeuge zunehmend auch im Alltagsradverkehr sowohl im privaten als auch im gewerblichen Bereich in der Variante des Lasten-Pedelecs zum Einsatz kommen und damit als wichtige Mobilitäts-Alternative zur Entlastung der innerstädtischen Bereiche beitragen.

### *Wie ist es zu bewerten?*

Kommt es zu **spektakulären Schadensereignissen** unter Beteiligung von Elektro-Pkw, stellt sich auch immer wieder die Frage, wie sicher elektrisch angetriebene Automobile sind. Alle Kraftfahrzeuge müssen für eine Zulassung im öffentlichen Straßenverkehr strenge gesetzliche Anforderungen erfüllen, die die höchstmögliche Sicherheit der Fahrzeuginsassen und für andere Verkehrsteilnehmende garantieren. Dies gilt unabhängig von der Antriebsart.

Ein brennendes Elektroauto hingegen erregt viel Aufmerksamkeit, da die Technologie noch neu ist und bei Menschen sowie in den Medien dementsprechend besonderes Interesse weckt. Das gilt sowohl für batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge sowie für Fahrzeuge mit Wasserstoff-Sauerstoff-Brennstoffzelle.

Für batterieelektrisch angetriebene Kfz müssen die elektrischen Komponenten "eigensicher" ausgelegt sein. Das bedeutet, dass der Stromfluss der Batterie unterbunden wird, wenn im System ein Defekt auftritt. Kommt es zum Beispiel zu einem Verkehrsunfall, muss die in diesen Fahrzeugen integrierte Crash-Sensorik bei einem Verkehrsunfall die Batterie sofort automatisch von den anderen Hochvoltkomponenten und den Hochvoltkabeln trennen, so dass dort keine Spannung mehr anliegt. Durch die sofortige Abschaltung des Hochvoltsystems kamen Untersuchungen, u. a. durch den ADAC, zum Ergebnis, dass das Risiko eines Brandes eines Elektroautos bei einem Unfall nicht höher sei, als bei herkömmlichen Automobilen.

In ihren Empfehlungen zur „Risikoeinschätzung Lithium-Ionen-Speichermedien“ hält die Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren und des Deutschen Feuerwehrverbandes fest, dass sich Elektroautos hinsichtlich der Gefährdungsbeurteilung nicht von Verbrennerfahrzeugen unterscheiden. Tests hätten gezeigt, dass die Brandintensität nicht von der Antriebsart abhängt, sondern mit den verbauten Kunststoff-Materialien. Der größere Anteil dieser Materialien in modernen Fahrzeugen sei der ausschlaggebende Faktor für eine erhöhte Rauch- und Wärmefreisetzung im Vergleich zu früher.

Zu kritischen Situationen kann es kommen, sobald die Schutzmechanismen der Antriebsbatterie infolge eines schweren Unfalls verformt und damit beeinträchtigt worden sind, so dass die Zellen durchbrennen. Das als "Thermal Runaway" bezeichnete, schlimmste Szenario - Brand der Antriebsbatterie - kann durch die Feuerwehr nur mit viel Löschmittel eingedämmt werden.

Die Selbstentzündung eines Elektroautos ohne externe Einwirkung während der Fahrt, im Stand oder beim Laden aufgrund eines technischen Defektes ist bislang ein extrem seltenes Phänomen.

Eine **Beschädigung der Batterien** stellt somit den kritischsten Fall im Verkehrsunfallgeschehen dar und muss daher bei der Konstruktion des Fahrzeuges so weit wie möglich ausgeschlossen werden. Alle Hersteller unternehmen einen hohen technischen Aufwand, die Batteriepacks im Unterboden der Fahrzeuge vor Deformation zu schützen. Vor allem der Seitenaufprall ist der sensible Punkt bei E-Autos, da die Batterien in der Regel in einem großen Block im Unterboden verbaut sind und der Deformationsraum an dieser Stelle geringer ist als an Heck oder Front des Fahrzeuges.

Was die **Sicherheit der Wasserstofftechnik** angeht, fehlen wegen der geringen Zulassungszahlen noch praktische Erfahrungen. Eine Vielzahl von Projekten belegt aber, dass die Technologie im Alltag einsetzbar ist und das Risiko in einem Brennstoffzellenauto nicht generell höher liegt. Wasserstoff erfüllt damit die Bedingungen, um als Kraftstoff sicher verwendet werden zu können. Manche Eigenschaften sind sogar vorteilhafter für die Sicherheit als jene von Benzin. So entweicht Wasserstoff aufgrund seiner geringen Dichte aus einem brennenden Fahrzeug stets in einer hellen Stichflamme senkrecht nach oben und lässt das Fahrzeug unversehrt. Auslaufendes Benzin hingegen kann in das Fahrzeuginnere eindringen oder sich unter dem Fahrzeug sammeln und das Fahrzeug selbst in Brand setzen.

Die Konstruktion von **Brennstoffzellen-Fahrzeugen** ist darauf ausgelegt, die Wasserstofftanks möglichst geschützt in der Mitte des Fahrzeugs unterzubringen. Wegen der Verwendung besonderer Materialien wie Karbon- und Kevlarfasern halten die mit Drücken von 700 bar befüllten Tanks selbst extremen Belastungen bei Verkehrsunfällen stand.

Die Sicherheit und Dichtheit von **Wasserstofftanks** im Fahrzeug wurde in zahlreichen Tests nachgewiesen. Leckagen am Wasserstoffsystem dürften daher sehr selten auftreten. Unabhängig davon sind die Systeme „eigensicher“ ausgelegt. So erkennt die Fahrzeugelektronik Gasverluste und schließt das Ventil im Haupttank in diesem Fall sofort. Für den Fall des Brandes solcher Fahrzeuge orientieren sich die Feuerwehren an dem von der Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren in der Bundesrepublik Deutschland (AGBF-Bund) entwickelten Gefahrenleitfaden Wasserstoff und den dort enthaltenen Hinweisen zu Eigenschaften und Risiken des Wasserstoffs sowie Empfehlungen zur Gefahrenabwehr und Gefahrenvorbeugung bei der Brandbekämpfung.

Durchgeführte **Crash-Tests** durch die Euro NCAP (Europäisches Neuwagen-Bewertungs-Programm) bescheinigen den verschiedenen aktuell angebotenen E-Automodellen durchweg eine sicherere Konstruktion. Viele Modelle erreichten die maximal zu vergebene Sicherheitswertung bzw. übertrafen diese teilweise sogar.

Insbesondere beim kritischen Seitenaufprall für batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge – simuliert durch einen Rammbock- oder Pfahlaufprall - wurden keine gefährlichen Deformationen

an dem Akkugehäuse von batterieelektrisch angetriebenen Fahrzeugen verzeichnet. Die Tester bescheinigten den E-Autos wegen einer optimierten Crash-Struktur eine erhöhte Sicherheit gegenüber konventionell angetriebenen Pkw.

Die zuvor beschriebenen Vorteile der **Lärminderung** durch die nahezu vollständige Geräuschlosigkeit der Elektrofahrzeuge im Langsamfahrbereich kann sich mit Blick auf die Verkehrssicherheit dann nachteilig auswirken, wenn hierdurch eine bedeutende akustische Signalquelle wegfällt, durch die andere Verkehrsteilnehmende wie zu Fuß Gehende und Rad Fahrende, aber auch Tiere bislang davor gewarnt wurden, dass sich ein Straßenfahrzeug nähert, sich in der Nähe befindet oder sich entfernt.

Neue Typen von Hybridelektrofahrzeugen und reinen elektrisch betriebenen Fahrzeugen sind daher gemäß der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 ab 1. Juli 2019 (neue Fahrzeuge ab 1. Juli 2021) verpflichtend mit **akustischen Fahrzeug-Warnsystemen (Acoustic Vehicle Alerting System – AVAS)** auszurüsten, um dieses fehlende akustische Signal ausgleichen. Nach dieser und weiterer EU-Verordnungen muss das AVAS mindestens im Geschwindigkeitsbereich zwischen dem Anfahren und etwa 20 km/h sowie beim Rückwärtsfahren automatisch ein als „Schallzeichen“ benanntes Geräusch erzeugen, das einem Verbrennungsmotor ähnelt. Das AVAS darf nicht abgeschaltet werden, da es ein Sicherheitsmerkmal ist. Die Untergrenze für das AVAS-Geräusch liegt bei 56 dB(A), was in etwa dem Geräuschpegel eines Kühlschranks entspricht. Das AVAS darf nicht geräuschvoller sein als ein vergleichbarer Verbrennungsmotor, macht die Straßen also nicht lauter. Ab einer höheren Geschwindigkeit als 20 km/h beginnen die Reifenroll- und Windgeräusche diese akustische Warnaufgabe zu übernehmen. Die Anschaffung von AVAS-Systemen wird derzeit seitens des Bundes gefördert (Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen - Umweltbonus).

### ***Was ist zu tun?***

Die Elektromobilität ist für uns ein wichtiger Baustein der **Energie- und Mobilitätswende**. Der Einsatz von Elektrofahrzeugen erzeugt insbesondere in Verbindung mit regenerativ erzeugtem Strom deutlich weniger CO<sub>2</sub>. Durch die Verwendung von Strom als Energieträger können die unterschiedlichsten regenerativen Energiequellen für die Mobilität genutzt werden. Im Ergebnis kann dadurch die Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen gefördert und eine erschwingliche Mobilität gewährleistet werden.

Neben der **Förderung von E-Autos** wollen wir auch die Nutzung von **Fahrrädern mit Elektroantrieb im Alltagsradverkehr** vorantreiben, da diese zum Beispiel für Pendlerinnen und Pendler eine gute Möglichkeit sind, auf umweltfreundlichere Antriebsformen umzusteigen. Hierin sehen wir einen wichtigen Schritt zur Entlastung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse sowohl für den fließenden als auch ruhenden Verkehr, was auch und insbesondere der Verkehrssicherheit zugutekommt. In der saarländischen Förderkulisse wurden diesen Bestrebungen erstmalig in der 2020 ausgelaufenen Richtlinie zur Förderung regionaler Klimaschutzprojekte und der Elektro-Fahrrad-Mobilität (EMOB) Rechnung getragen und seitdem konsequent in der Nachfolgerichtlinie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland - Teilförderung des Radverkehrs (RL NMOB-Rad) fortgeführt.

Wir wollen die **Elektromobilität im Saarland fortentwickeln** und zum Durchbruch verhelfen. Die in diesem Zusammenhang mitzudenkenden Fragen der Verkehrssicherheit sind für uns dabei von wesentlicher Bedeutung.

Zahlreiche Test der Unfallforschung belegen, dass die elektrische Antriebstechnologie kein explizit höheres Sicherheitsrisiko darstellt als die derzeit noch dominierende Verbrennertechnik. Möglicherweise in diesem Zusammenhang bestehenden Vorbehalte nehmen wir ernst und wollen diesen dort, wo sie unbegründet sind, durch offensive Öffentlichkeitsarbeit begegnen. Im Rahmen der Fachdiskussionen unserer Gremienarbeit auf Bund-Länder-Ebene werden wir uns für höchstmögliche Sicherheitsstandards in der E-Automobiltechnik einbringen, da hiervon nicht zuletzt auch die Akzeptanz der neuen Technologie abhängt. Dabei soll nicht nur der Zeitpunkt der Neuzulassung betrachtet werden. Auch die Wartung und kontinuierliche Überwachung der Fahrzeugtechnik ist für uns bedeutsam. Wir befürworten, dass im Rahmen der Hauptuntersuchung durch technische Überwachungsorganisationen eine Funktions- und Wirkungsprüfung der elektronischen Fahrzeugsysteme einschließlich der Batterie erfolgt.

Der mit der Elektromobilität verbundene, verbesserte Schutz der Bevölkerung vor Motorenlärm bedeutet in lärmbeeinträchtigten Gebieten eine **Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität**. Die nahezu vollständige Geräuschlosigkeit der Elektrofahrzeuge im Langsamfahrbereich sehen wir für besonders schützenswerte Zielgruppen wie Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen und Lebensältere sowie unter Aspekten des Tierschutzes hingegen kritisch. Die technische Ausstattung mit der AVAS-Technologie kann diese Sicherheitslücke schließen. Wir bitten daher alle Halterinnen und Halter, deren Elektrofahrzeuge nicht über ein entsprechendes System verfügen, das Förderprogramm des Bundes (Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)) in Anspruch zu nehmen.

## IX. Sicherheitsinitiativen

Thema	Sicherheitsinitiativen	Akteure	Mitakteure kooperativ/ eigeninitiativ
<b>IV. Verkehrslage</b> <b>IV.2 Unfalllage</b>			
<b>IV.2.2. Verkehrsunfallanalyse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Systematische Analyse der vollzugspolizeilich erfassten Verkehrsunfälle</li> <li>• Ermittlung von Unfallhäufungslinien und Unfallhäufungsstellen mittels digitaler Auswertung nach bundeseinheitlichen Standards</li> <li>• Erstellung der Arbeitsunterlagen für die örtlichen Unfallkommissionen</li> <li>• Erstellung der jährlichen Polizeilichen Verkehrsunfallstatistik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS-Vollzugspolizei</li> </ul>	
<b>IV.2.3. Unfallkommission</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereitstellung von Landespersonal für die Kommissionsarbeit</li> <li>• Förderung der örtlichen Unfallkommissionen im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten durch fachliche Qualifikation.</li> <li>• Vorrangige Bearbeitung der Beschlüsse der örtlichen Unfallkommissionen aus straßenbaulicher Sicht</li> <li>• Austausch zwischen den Bundesländern, um neueste wissenschaftliche Erkenntnisse in die Arbeit der Unfallkommissionen einfließen zu lassen</li> <li>• Förderung von Pilotprojekten für mehr Verkehrssicherheit</li> <li>• Erarbeitung eines Erlasses für die örtliche Unfalluntersuchung und daraus abzuleitende Maßnahmen zur Bekämpfung von Straßenverkehrsunfällen im Saarland durch Unfallkommissionen (Unfallkommissionserlass 2018)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV -Landesunfallkommission</li> <li>• MWAEV-Landesbetrieb für Straßenbau als Straßenbaubehörde</li> <li>• MIBS – Vollzugspolizei</li> <li>• Straßenverkehrsbehörden SL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unfallforschung der Versicherer (UDV)</li> <li>• Hochschule für Technik und Wissenschaft (htwsaar)</li> </ul>
<b>IV.2.4. Verkehrsschauen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• frühzeitiges Erkennen von Gefahrenquellen im Straßenverkehr zur Vermeidung von Verkehrsunfällen unter Zuhilfenahme des Merkblatts für die Durchführung von Verkehrsschauen (MDV) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV Nr. 389) und des „Praxisleitfadens Verkehrsschau“ des ADAC</li> <li>• Initiative für die Entwicklung einer digitalen Arbeitshilfe auf Bund-Länder-Ebene zur Unterstützung der Arbeit der Behörden vor Ort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• Straßenverkehrsbehörden SL</li> <li>• Straßenbaubehörden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elektronische Arbeitshilfe: BMVI und BAST</li> <li>• ADAC</li> <li>• Vollzugspolizei</li> </ul>
<b>IV.2.5. Sonderfall Wildunfälle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pilotprojekt mit dynamischen Wildwarn-Dialogdisplays zur Beeinflussung des Fahrverhaltens auf besonders unfallbelasteten Strecken</li> <li>• Gezielte jahreszeitbedingte Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Ermittlung von Unfallhäufungslinien durch die polizeiliche Verkehrsunfallanalyse als Basis für Maßnahmenansätze der örtlichen Unfallkommissionen</li> <li>• Betriebsdienstliche Verkehrsschauen (Rückschnitte)</li> <li>• Bau und Erhaltung von technischen Barrieren (Zäune)</li> <li>• Mitwirkung in den Bund-Länder-Gremien zur Schaffung der rechtlichen und technischen Voraussetzungen der Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen zum Erkennen von und Warnung vor Wildtieren als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV -Landesunfallkommission</li> <li>• MIBS-Vollzugspolizei</li> <li>• MWAEV -Landesbetrieb für Straßenbau</li> </ul>	
<b>IV.2.6. Opferschutz nach Verkehrsunfällen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Empfehlung der Inanspruchnahme von Dienstleistungen spezieller Vereine für Opferschutz und Opferhilfe nach Verkehrsunfällen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Internetportal der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) mit dem Deutschen Ver-</li> </ul>

			<p>kehrssicherheitsrat (DVR <a href="http://www.hilfefinder.de">www.hilfefinder.de</a>)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kostenlose Beratung und konkrete Hilfe für Unfallopfer (Opferschutz, Opferhilfe) (<a href="http://www.subvenio-ev.de">www.subvenio-ev.de</a>)</li> <li>• Beratung und Hilfe bei Schädigungen des Zentralen Nervensystems durch Unfälle unter (<a href="http://www.hannelore-kohl-stiftung.de">www.hannelore-kohl-stiftung.de</a>).</li> <li>• Deutsche Interessengemeinschaft für Verkehrsunfallopfer e.V. (DIVO e.V.) gibt Betroffenen Rat und Unterstützung zu Fragen über Ihre Rechte als Unfallopfer (<a href="http://www.divo.de">www.divo.de</a>)</li> <li>• Hilfe bei Verkehrsunfallfluchten beim Verein Verkehrsofferhilfe e.V. (<a href="http://www.verkehrsofferhilfe.de">www.verkehrsofferhilfe.de</a>)</li> <li>• Für private Erst- und Nothelfer, die bei Unglücksfällen, wie z. B. Bei einem Verkehrsunfall, Hilfe leisten und dabei geschädigt werden, Unfallkasse Saar (UKS) <a href="http://www.uks.de">www.uks.de</a></li> </ul>
<b>IV.3. Verkehrssicherheit in der Großregion</b>	<p>Erstellung „Verkehrssicherheitslagebild für die Großregion“</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Feststellung regionaler Brennpunkte</li> <li>• Erkennen von Hauptunfallursachen und Risikogruppen in der gesamten Großregion</li> <li>• Darstellung von relevanten Verkehrsunfallzahlen, themenbezogenen Verkehrssicherheitskampagnen und Projekten, z.B. Kampagne „Sicherheit geht vor“ für weiterführende Schulen in der Großregion</li> <li>• Internetportal der Großregion <a href="http://www.grossregion.net">www.grossregion.net</a>. Hauptgliederungspunkt „Bürger“ Gliederungspunkt „Verkehr“</li> <li>• Geoportale der Großregion (<a href="https://www.sig-gr.eu/de.html">https://www.sig-gr.eu/de.html</a>)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS - AG Sicherheit und Prävention, UAG Verkehrssicherheit, des Gipfels der Großregion</li> </ul>	

<b>V. Verkehrsverhalten (Handlungsfeld Mensch)</b>			
<b>V.1 Zielgruppen</b>			
<b>V.1.2. Kinder</b>	Fahrradprojekt. „ <b>Richtig Radfahren in der Grundschule</b> “	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MBK-Grundschulen</li> </ul>	
	Einrichtung von <b>Fahrradwerkstätten</b> in Grundschulen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MBK-Grundschulen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ADFC</li> </ul>
	Projekt „ <b>Achtung Auto</b> “ in den Grundschulen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MBK-Grundschulen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ADAC</li> </ul>
	Fortbildungsangebot f. Lehrkräfte zum Thema „ <b>Mobilitäts- und Verkehrserziehung</b> “.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MBK- Grundschulen</li> <li>• MBK - Landesinstitut für Pädagogik und Medien (LPM)</li> </ul>	
	Gemeinschaftsinitiative „ <b>Schulbusprojekt</b> “ „Mit dem Bus zur Schule - aber sicher!“ – Projekt zum sicheren Busfahren für Schülerinnen und Schüler der Klassenstufe 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS-Vollzugspolizei</li> <li>• MBK-Schulen der Klassenstufe 5</li> </ul>	
	<b>Schulwegtraining</b> Vertiefung von besonderen Themen, wie z.B. Sichtbarkeit bei Dunkelheit, „Totwinkel“-Problematik, Mitfahren im Auto	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS-Vollzugspolizei</li> <li>• Jugendverkehrsschulen des Saarlandes</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Radfahrausbildung mit abschließender Radfahrprüfung</b> zur Vermittlung der notwendigen <b>theoretischen und praktischen Kompetenzen im Schonraum</b></li> <li>• <b>Radfahrtturniere zur Vertiefung des Erlernten</b></li> <li>• <b>Programm „Kind und Verkehr“ des DVR</b> Moderierte Lehrveranstaltung für Eltern und Lehrerschaft zur Vorbereitung der Kindern zur Teilnahme am Straßenverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MBK- Grundschulen</li> <li>• MIBS- Vollzugspolizei</li> <li>• Jugendverkehrsschulen des Saarlandes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Moderatoren des ADAC und der Landesverkehrswacht</li> <li>• Eltern</li> <li>• DVR</li> </ul>
	<b>Wettbewerb „Schulradeln“</b> im Rahmen der Stadtradeln-Kampagne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV- AG Alltagsradverkehr</li> <li>• Städte und Gemeinden SL</li> </ul>	
	<b>Erstellung von Radschulwegplänen</b> Pilotprojekt: Entwicklung und Bereitstellung elektronischer Hilfen bzw. zur Unterstützung geplanter Projekte zur Erstellung von Radschulwegplänen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV-AG Alltagsradverkehr</li> <li>• MBK- Grundschulen, Schulen der Sekundar- und Oberstufe</li> <li>• Verkehrsschaubehörden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ADFC,</li> <li>• VCD</li> <li>• Eltern- u. Schülervertretungen Verkehrsunternehmen</li> </ul>
	Unterstützung der Verkehrssicherheitsberatung durch <b>Überreichung von didaktischen Hilfsmitteln</b> (z.B. verkehrspädagogische Arbeitsbücher zur Radfahrausbildung, „Totwinkel-Paket“) oder durch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Tag der Verkehrssicherheit).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• MIBS - Vollzugspolizei</li> <li>• MBK- Grundschulen</li> <li>• Jugendverkehrsschulen des Saarlandes</li> </ul>	
	Ausbildung und Betreuung von Schülerlotsinnen und Schülerlotsen im Rahmen des <b>Schülerlotsenprogramms</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MBK- Grundschulen, Schulen der Sekundar- und Oberstufe</li> <li>• MIBS-Vollzugspolizei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesverkehrswacht Saar e.V.</li> </ul>
	Unterstützung von <b>Pilotprojekten „Schulwegplan“</b> oder <b>„Laufbusprojekten“</b> zur Minimierung des Problems „Elterntaxi“	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• MBK- Grundschulen</li> <li>• Städte und Gemeinden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elternvertretungen</li> </ul>
	<b>Schulwegkontrollen zum Schuljahresbeginn</b> im Umfeld von Grundschulen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutz der Kinder auf den Gehwegen,</li> <li>• richtige Sicherung der Kinder in Fahrzeugen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS - Vollzugspolizei</li> </ul>	



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Korrektes Verkehrsverhalten (Fahren, Halten, Gurten) der Fahrzeug fahrenden Eltern sowie der Personen, die mit ihren Fahrzeugen an den Schulen vorbeifahren</li> <li>• Sicherer Zustand von Schulbussen</li> <li>• Verkehrstüchtigkeit des Fahrpersonals</li> <li>• Öffentlichkeitswirksame Sicherheitstipps</li> </ul>		
	<p><b>Appell an die Vorbildfunktion der Eltern und Empfehlung des Dialogs zwischen Eltern und Mobilitätszielenden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzung von vorhandenen Ratgebern wie z. B. „Kinder im Straßenverkehr“ der Deutschen Verkehrswacht (DVW) oder „Kind und Verkehr“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR)</li> <li>• Bündelung und Kommunikation der Informationsangebote an Lehrpersonal und Erziehungspersonen als wichtige Multiplikatorinnen und Multiplikatoren u.a. durch die Verkehrssicherheitsberatung der Vollzugspolizei und durch öffentlichkeitswirksame Maßnahmen, z. B. am Tag der Verkehrssicherheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• MIBS-Vollzugspolizei</li> <li>• MBK-Grundschulen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elternvertretungen</li> <li>• DVR</li> <li>• DVW</li> </ul>
	Appell an die Straßenverkehrsbehörden zur <b>Nutzung der rechtlichen Instrumentarien</b> zum Schutz der Kinder im Bereich von Grundschulen, KiTas und Kindergärten, z. B. durch erleichterte Anordnung von Tempo 30	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• Straßenverkehrsbehörden SL</li> </ul>	
<b>V.1.3. Jugendliche und junge Erwachsene</b>	<p><b>Konzept „fit &amp; mobil“</b> Werkzeuge zur theoretischen und praktischen Wissensvermittlung in der Verkehrs- und Mobilitätsbildung in einem Stufenplan</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesinstitut für präventives Handeln (LPH)</li> <li>• MBK- Grundschulen und Schulen der Sekundarstufen</li> <li>• MIBS- Vollzugspolizei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ADAC</li> </ul>
	<p><b>Präventionsprogramm SAARBOB</b> Reduzierung der Folgen von Alkoholunfällen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesinstitut für präventives Handeln (LPH)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dezentrale SAARBOB-Teams der Landkreise und Kommunen</li> </ul>
	<p><b>Verkehrssicherheitsberatung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• theoretische und praktische Wissensvermittlung an berufsbildenden Schulen</li> <li>• spezielle Aktionen auf Messen und ausgewählten Veranstaltungen</li> <li>• Verkehrspräventionstage an Schulen der Sekundarstufe und Oberstufe, z.B. Deutsch-Luxemburgisches Schengen-Lyzeum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS-UAG Verkehrssicherheit des Gipfels der Großregion</li> <li>• MIBS-Vollzugspolizei</li> <li>• MBK-Berufsbildende Schulen, Schulen der Sekundarstufe und Oberstufe</li> </ul>	
	<p><b>„Gemeinschaftsinitiative Verkehrssicherheit JETZT!“</b> theoretisches und praxisorientiertes Programm zu Verkehrssicherheitsthemen, Fahrphysik ,praktischer Orientierungsfahrt u. Fahrsicherheitstraining</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS-Vollzugspolizei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ADAC</li> <li>• Landesverband der Fahrlehrer Saar e.V.</li> <li>• Berufsgenossenschaften</li> <li>• Unfallkasse Saar</li> </ul>
	<p><b>Zielgruppenorientierte Überwachungsmaßnahmen:</b> Fahrverhalten, technischer Fahrzeugzustand, Alkohol- und Drogenkontrollen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS-Vollzugspolizei</li> </ul>	
	<p>Rechtliche Einführung einer veränderten <b>Fahrschulüberwachung</b> Neben der Formalüberwachung erfolgt auch eine bundesweit einheitliche pädagogische Überwachung zur Beurteilung der fachlichen und pädagogischen Qualität des theoretischen und praktischen Unterrichts in den Fahrschulen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• Fahrerlaubnis- und Fahrlehrerbehörden der Landkreise</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesverband der Fahrlehrer Saar e.V.</li> <li>• Interessenverband Deutscher</li> </ul>

			Fahrlehrer SL e.V.
	<p><b>Mitwirkung an der Festsetzung des Rechtsrahmens als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Jugendliche und Jungerwachsene:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Fahrausbildung in den Fahrschulen,</li> <li>• Stufenführerschein für Motorrad Fahrende,</li> <li>• Führerschein auf Probe mit verordneter Nachschulung für Auffällige,</li> <li>• Einführung des absoluten Alkoholverbots für Fahranfänger</li> <li>• Begleitetes Fahren mit 17.</li> <li>• Erlass einer Verordnung zur Schaffung der Möglichkeit, das Mindestalter bei der Klasse AM von derzeit 16 Jahren auf 15 Jahre im Saarland zu senken.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• MIBS</li> </ul>	
<b>V.1.4. Erfahrene Verkehrsteilnehmende, Berufskraftfahrende</b>	<p><b>Zielgruppenorientierte öffentlichkeitswirksame Ansprachen</b> im Rahmen von Verkehrssicherheitskampagnen, z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="http://www.gaffenistgefährlich.de">www.gaffenistgefährlich.de</a></li> <li>• unterschiedliche Sicherheitsbotschaften auf 22 Plakatwänden an Bundes- und Landstraßen</li> <li>• 21 Brückenbanner über saarländischen Bundesautobahnen („Rettungsgasse“)</li> <li>• Tag der Verkehrssicherheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV -Runder Tisch der Länder im DVR</li> <li>• MIBS</li> <li>• Fernstraßenbundesamt (FBA) und Autobahn GmbH</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DVR</li> </ul>
	<p><b>Appell an Unternehmen und Betriebe</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit zu intensivieren und zum Bestandteil der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes zu machen und Beschäftigte an Präventionsmaßnahmen für mehr Sicherheit auf ihren Dienst- und Arbeitswegen teilnehmen zu lassen.</li> <li>• durch realistische Tourenplanungen Arbeits- und Zeitdruck von ihrem Personal zu nehmen, damit gesetzlich vorgesehene Ruhezeiten in Anspruch genommen werden können.</li> </ul> <p><b>Empfehlung</b> der Internetplattform <a href="http://www.gurom.de">www.gurom.de</a> als sinnvolles Instrument zur Gefährdungsbeurteilung und Risikobewertung betrieblicher Mobilität.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> </ul>	
	Einrichtung des „ <b>Risiko-Parcours Straßenbetriebsdienst</b> “ beim Landesbetrieb für Straßenbau zum Schutz und Gefahrensensibilisierung des Personals in Straßenbau und -betrieb	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV-Landesbetrieb für Straßenbau</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Aktionskontrollen mit wechselnden Schwerpunkten</b> durch speziell geschulte Kräfte der Vollzugspolizei unter Einsatz entsprechender Kontrolltechnik. (z.B. Kontrollen von Kleintransportern, Taxikontrollen, Gefahrgutkontrollen, Schwerpunktkontrollen „Lenk- und Ruhezeiten“, Ladungssicherung, Alkohol und Drogen)</li> <li>• <b>Länderübergreifende (nationale als auch internationale) Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen</b> der saarländischen Polizei, den Polizeibehörden des Großherzogtums Luxemburg, der Französischen Republik, des Landes Rheinland-Pfalz sowie im Rahmen des Netzwerks der europäischen Verkehrspolizeien (ROADPOL)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS-Vollzugspolizei</li> </ul>	
	<b>Bundesratsinitiative</b> im Zusammenhang mit Verpflichtung zur Grundqualifikation und Weiterbildung ( <b>Berufskraftfahrerqualifikation</b> ), um Übergangslösungen zu beenden und die europaweit gültigen Fahrerqualifizierungsnachweise bundesweit einheitlich einzuführen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> </ul>	
	<b>Verkehrssicherheitsprojekt „Spiegeleinstellplatz“.</b> Anfertigung einer Schablone zur Markierung eines Spiegeleinstellplatzes, um vor Fahrtantritt die korrekte Einstellung des gesetzlich vorgeschriebenen Spiegelsystems für Fahrzeuge von mehr als 3,5 t zGM durch das Fahrpersonal überprüfen zu können. Vermeidung von Rechtsabbiegeunfällen im toten Winkel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV-Landesunfallkommission</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesverband</li> <li>• Verkehrsgewerbe Saar e.V. (LVS)</li> <li>• BG Verkehr</li> </ul>

<b>V.1.5. Generation 65 +</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Befürwortung von speziellen <b>Pkw-Fahrsicherheitstrainings</b> im Schonraum bzw. Auffrischungsfahrstunden unter Anleitung von geschulten Instruktoeren oder Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern - Fahrverhalten und Fahrzeugtechnik</li> <li><b>Öffentlichkeitswirksame Hinweise z. B. auf dem Tag der Verkehrssicherheit</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV-Landesunfallkommission</li> <li>MIBS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADAC - Verkehrsübungsplatz</li> <li>Landesverband der Fahrlehrer Saar e.V.</li> <li>Interessenverband Deutscher Fahrlehrer SL e.V.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durchführung von <b>speziellen Fahrsicherheitstrainings für Pedelecs im Schonraum</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MIBS- Vollzugspolizei</li> <li>Städte und Kommunen</li> <li>Jugendverkehrsschulen</li> <li>Volkshochschulen</li> <li>MWAEV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VCD</li> <li>ADAC</li> <li>ADFC</li> </ul>
	<b>Verkehrsentwicklungsplan für den ÖPNV (VEP-ÖPNV) Attraktivierung des ÖPNV als sicheres Verkehrsmittel durch</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>einfache und kostengünstige Tarife mit preisgünstigem Monatsticket für Seniorinnen und Senioren für das im gesamte Saarland</li> <li>Verbesserung der Bedienung im ländlichen Raum und Ergänzung durch spezielle On-Demand-Angebote (Bürgerbus, Rufbus, Anruftaxi)</li> <li>Vereinfachung der Fahrpläne mittels integralem Taktfahrplan</li> <li>Minimierung des Umsteigens durch verstärkt durchgehende Verbindungen und Erleichterungen durch Aus- und Umbau der Stationen</li> <li>barrierefreien Ausbau und Verbesserung der Ausstattung an den Stationen zur erleichterten Nutzung des ÖPNV-Angebots für ältere Menschen mit eingeschränkter Bewegungs- oder Sehfähigkeiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> </ul>	
	Unterstützung der Plattform <b>„mobisaar – Sicher unterwegs in Bus und Saarbahn“</b> Hilfestellungen bei der sicheren Nutzung von Bus und Saarbahn durch mobi-saar-Lotsen <a href="http://www.mobisaar.de">www.mobisaar.de</a> oder <b>mobisaar-App</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Saarbahn GmbH (und weitere Kooperationspartner)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>„Senioren-sicherheitsberatung“</b> Präventions- und Informationsveranstaltungen in Form von <b>„Senioren-messen“</b>, <b>„Seniorenwochen“</b> oder <b>„Senioren-nachmittagen“</b> zu ausgewählten Verkehrssicherheitsthemen</li> <li>Bereitstellung von <b>Sichtbarkeitsmaterialien</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MIBS-Vollzugspolizei</li> <li>Seniorenbeauftragte der Städte und Gemeinden</li> <li>MWAEV- Runder Tisch der Länder im DVR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>DVR</li> </ul>
	<b>Jährliche landesweite Veranstaltungsreihe „Mobilität im Alter“</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sensibilisierung für das sichere Bewegen im öffentlichen Straßenverkehr (mit oder ohne Gehhilfe oder techn. Unterstützung)</li> <li>Darstellung konkreter Angebote und Motivation, bestehende Unterstützungsangebote und den technischen Fortschritt im Alter zu nutzen.</li> <li>Vorträge und praktische Anteile zur Nutzung ÖPNV, Pedelecs, Rollatoren und elektrischen Krankenfahrstühlen im Straßenverkehr sowie Sturzprophylaxe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MGsFF-Landesseniorenbeirat</li> <li>MIBS- Vollzugspolizei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Universität des Saarlandes</li> <li>Landesarbeitsgemeinschaft Kommunalen Seniorenbeiräte (LAG-KSB)</li> </ul>
	Empfehlung des Ratgebers des DVR <b>„sicher mobil“</b> sowie <b>„fit und AUTOmobil“ mit Online-Selbsttests des Seh- u. Reaktionsvermögens</b> ( <a href="http://www.dvr.de/themen/a-eltere-menschen/online-test">www.dvr.de/themen/a-eltere-menschen/online-test</a> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>DVR</li> </ul>
	<b>Sonderverkehrsschauen und Maßnahmen der örtlichen Unfallkommissionen für eine altersgerechte Verkehrsinfrastruktur</b> z. B. Sichtbeziehungen, Bordsteinhöhen, Grünphasen an Ampeln, Querungsgelegenheiten, Geschwindigkeiten an Seniorenresidenzen, altersgerechte Radverkehrsanlagen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV - Örtliche Unfallkommissionen</li> </ul>	
	<b>Verkehrssicherheitsprojekt „Sicherheit durch Sichtbarkeit“</b> für Rad Fahrende	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV – AG Alltagsradverkehr</li> </ul>	

	Übergabe von Sichtbarkeitsmaterialien, Radfahrwarnwesten und Beleuchtungssets, z.B. beim Start und Abschluss der Aktion „Stadtradeln“ oder Tag der Verkehrssicherheit		
<b>V.1.6. Rad Fahrende</b>	<b>Erstellung Saarländischer Radverkehrsplan</b> Systematische Bestandsaufnahme der Radverkehrsinfrastruktur u.a. mit dem Ziel der Qualitätsverbesserung und Erhöhung der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV- Landesbetrieb für Straßenbau</li> </ul>	
	<b>AG Alltagsradverkehr (mit UAG Recht und Sicherheit)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Erarbeitung von neuen Strategien und Ideen zur Förderung des Alltagsradverkehrs</li> <li>Verbesserung der Vernetzung aller Akteure durch Dialog, Kommunikation und Koordination</li> <li>Möglichkeiten und Impulse auch mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit für Rad Fahrende zu erhöhen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV- AG Alltagsradverkehr</li> <li>Kreise, Städte und Gemeinden SL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADFC</li> <li>VCD</li> <li>ADAC</li> <li>....</li> </ul>
	<b>Gründung Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK)</b> Zielgerichtete Förderung der Städte und Kommunen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtaufkommen des Verkehrs, auch unter Aspekten der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> <li>Städte und Gemeinden SL</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Aktion „Stadtradeln“</b> zur Förderung des Radfahrens auf dem Weg von und zur Arbeit</li> <li><b>Aktion „Schulradeln“</b> zur Förderung des Radfahrens von und zur Schule</li> <li><b>Verkehrssicherheitsprojekt „Sicherheit durch Sichtbarkeit“</b> – Verausgabe von Sichtbarkeitsutensilien</li> <li>Hinweis auf das <b>Projekt „Mit dem Rad zur Arbeit“</b> der AOK Saarland und des ADFC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV – AG Alltagsradverkehr</li> <li>Städte und Gemeinden SL</li> <li>MBK- Schulen der Sekundar- und Oberstufe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADFC</li> <li>VCD</li> <li>AOK Saarland</li> </ul>
	<b>Erstellung von Radschulwegplänen</b> Pilotprojekt: Entwicklung und Bereitstellung elektronischer Hilfen bzw. zur Unterstützung geplanter Projekte zur Erstellung von Radschulwegplänen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV-AG Alltagsradverkehr</li> <li>MBK- Grundschulen, Schulen der Sekundar- und Oberstufe</li> <li>Unfallkommissionen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADFC,</li> <li>VCD</li> <li>Eltern- u. Schülervertretungen Verkehrsunternehmen</li> </ul>
	<b>Broschüre „Maßgaben und Richtlinien beim Ausbau von Radverkehrsanlagen“</b> Komprimierte Darstellung der wichtigsten rechtlichen und straßenbaulichen Aspekte für die die verschiedenen Formen der sicheren Radverkehrsführung für Planer und Entscheider vor Ort	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV-AG Alltagsradverkehr</li> </ul>	
	<b>Internetseite <a href="http://www.fahrrad.saarland.de">www.fahrrad.saarland.de</a></b> Nützliche Informationen und Wissenswertes zur saarländischen Radstrategie, Infrastruktur und Radverkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV – AG Alltagsradverkehr</li> </ul>	
	<b>Verkehrssicherheitsprojekt „Spiegeleinstellplatz“</b> Anfertigung einer Schablone zur Markierung eines Spiegeleinstellplatzes, um vor Fahrtantritt die korrekte Einstellung des gesetzlich vorgeschriebenen Spiegelsystems für Fahrzeuge von mehr als 3,5 t zGM durch das Fahrpersonal überprüfen zu können. Vermeidung von Rechtsabbiegeunfällen im toten Winkel zum Schutz von Rad Fahrenden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV- Landesunfallkommission</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Landesverband Verkehrsgewerbe Saare.V.(LVS)</li> <li>BG Verkehr</li> </ul>
	<b>Verkehrssicherheitsprojekt „Totwinkel-Paket“</b> Bereitstellung einer Totwinkelpläne und unterrichts begleitender Materialien (Pädagogisches Arbeitsbuch, Lkw-Pappaufsteller) für Jugendverkehrsschulen	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV-Landesunfallkommission</li> <li>MIBS-Vollzugspolizei</li> <li>Jugendverkehrsschulen des Saarlandes</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Verkehrssicherheitsprojekt „Radhelm“</b> mit der Verausgabe von Fahrradhelmen an Schulen (2014)</li> <li><b>Empfehlung des freiwilligen Tragens des Fahrradhelms und öffentlichkeitswirksames Werben</b> zum Tragen des Radhelms, z. B. Tag der Verkehrssicherheit</li> <li><b>Unterstützung der Bundesregierung und der BAST im Rahmen der Gremienarbeit als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> <li>BMVI-BAST</li> </ul>	

	Voranreiben der Bemühungen, auch mithilfe der Industrie, zur technologischen Weiterentwicklung der Radhelme für mehr Sicherheit und Tragekomfort.		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Radfahrausbildung mit abschließender Radfahrprüfung</b> zur Vermittlung der notwendigen theoretischen und praktischen Kompetenzen im Schonraum</li> <li>• <b>Programm „Kind und Verkehr“ des DVR</b> Moderierte Lehrveranstaltung für Eltern und Lehrerschaft zur Vorbereitung der Kinder zur Teilnahme am Straßenverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS- Vollzugspolizei</li> <li>• MBK- Grundschulen</li> <li>• Jugendverkehrsschulen des Saarlandes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Moderatoren des ADAC und der Landesverkehrswacht</li> <li>• Eltern</li> <li>• DVR</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Unterstützung der Radfahrschule Pro Velo des ADFC über die Förderrichtlinie NMOB-Rad.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ADFC</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchführung von <b>speziellen Fahrsicherheitstrainings für Pedelecs im Schonraum</b></li> <li>• <b>Öffentlichkeitswirksame Hinweise z. B. auf dem Tag der Verkehrssicherheit</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS- Vollzugspolizei</li> <li>• Städte und Kommunen</li> <li>• Jugendverkehrsschulen</li> <li>• MWAEV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VCD</li> </ul>
<b>V.1.7. Fahrende von motorisierten Zweirädern</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Empfehlung von speziellen <b>Motorrad-Fahrsicherheitstrainings</b> im Schonraum unter Anleitung von geschulten InstruktorInnen - Fahrverhalten und Fahrzeugtechnik</li> <li>• <b>Öffentlichkeitswirksame Hinweise z. B. auf dem Tag der Verkehrssicherheit</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV-Landesunfallkommission</li> <li>• MIBS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ADAC – Verkehrsübungsplatz</li> <li>• Institut für Zweiradsicherheit (ifz) <a href="http://www.ifz.de">www.ifz.de</a></li> </ul>
	<b>Verkehrssicherheitsprojekt „Sicherheit durch Sichtbarkeit“</b> Spezielle Sicherheitswarnwesten, reflektierende Rucksackhüllen, Visierputztücher an motorradfreundlich zertifizierte Hotels und Gaststätten und an die Vollzugspolizei	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV-Landesunfallkommission</li> <li>• MIBS-Vollzugspolizei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ADAC</li> <li>• DeHoGa Saar e.V.</li> <li>• DVR</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Schwerpunktkontrollen „Motorisierte Zweiräder“</b> Personen und Fahrzeugkontrollen: Verkehrsverhalten und technischer Zustand der Kräder (Manipulationen zur Leistungssteigerung und des Motorgerauschs)-Beschaffung von geeichten Schallpegelmessgeräten sowie externen Drehzahlmessern für speziell geschulte Kräfte der Verkehrspolizei zur verbesserten Nachweisführung vor Ort.</li> <li>• <b>Präventionsarbeit bei der operativen Einsatzbegleitung</b> Motorradkontrollen, Sternfahrten, Saisonauftakt- und Wohltätigkeitsveranstaltungen von Motorradvereinen - Sicherheitsansprachen, Verausgabe von Sicherheitswarnwesten und Informationsmaterial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS-Vollzugspolizei</li> <li>• MWAEV-Mitglied „Runder Tisch“ DVR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DVR</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Unfallanalyse und Beseitigung von unfallbegünstigenden Faktoren</b> für Motorradfahrende in verkehrsrechtlicher und straßenbaulicher Sicht auf der Grundlage des Merkblatts zur Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur für Motorradfahrende (MVMOT)</li> <li>• <b>Verkehrsschauen</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV-Örtliche Unfallkommissionen</li> <li>• MWAEV-Landesbetrieb für Straßenbau</li> </ul>	
<b>V.1.8. Zu Fuß Gehende</b>	<b>Verkehrsschauen und Maßnahmen der örtlichen Unfallkommissionen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ausreichende und sichere Querungshilfen</li> <li>• optimale Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Einmündungen</li> <li>• eigene Signalphasen an LSA</li> <li>• Prüfung von Abbiegeradien</li> <li>• Straßenbeleuchtungen auf der Basis neuester LED-Technik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV-Örtliche Unfallkommissionen</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erleichterte Anordnung von <b>innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h</b> vor an diesen Strecken gelegenen sozialen Einrichtungen</li> <li>• <b>Mitwirkung an der Festsetzung des Rechtsrahmens als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit</b> (53. ÄnderungsVO zur StVO)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßenverkehrsbehörden SL</li> <li>• MWAEV</li> <li>• MIBS</li> </ul>	

	<p>Mitwirkung in der <b>Länderarbeitsgruppe „Ad hoc AG Fußverkehrspolitik“</b> der Verkehrsministerkonferenz Erarbeitung von Vorschlägen zur</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung der Attraktivität und Aufenthaltsfunktion der innerörtlichen Straßenräume</li> <li>• Steigerung der Verkehrssicherheit des Fußverkehrs und Reduzierung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden</li> <li>• Erhöhung der Anzahl der zu Fuß zurückgelegten Wege und Wegeanteile</li> <li>• Schaffung durchgängiger und barrierefreier Netze</li> <li>• Ermöglichung einfacher und sicherer Straßenquerungen</li> </ul> <p>Mitwirkung im „<b>Bündnis für moderne Mobilität</b>“ und dem „<b>Nationalen Kompetenzwerk für nachhaltige Mobilität</b>“ (<a href="http://www.nakomo.de">www.nakomo.de</a>) von Bund und Ländern. Mit wissenschaftlicher Unterstützung sowie Experten aus den Städten und Gemeinden der Stadtplanung und Verkehrsvereinen Entwicklung von Strategien und Konzepten, um den Fußverkehr auch in den saarländischen Kommunen zu fördern und den hierfür erforderlichen Rechtsrahmen zu schaffen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsequente <b>Überwachung und Sanktionierung des ruhenden Verkehrs</b> zur Vermeidung des Zuparkens von Gehwegen</li> <li>• <b>Mitwirkung an der Festsetzung des Rechtsrahmens als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit</b> (54. ÄnderungsVO zur StVO)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsüberwachungskräfte der kommunalen Ordnungsdienste</li> <li>• MWAEV</li> <li>• MIBS</li> </ul>	
	<p><b>Verkehrssicherheitsprojekt „Keine Ablenkung durch elektronische Geräte an Gleisanlagen und Haltestellen von Bus und Bahn“</b> Öffentlichkeitswirksame Maßnahmen für mehr Aufmerksamkeit durch zu Fuß Gehende und Vermeidung von Ablenkungen durch Nutzung von Kopfhörern und gesenktem Blick auf Smartphone</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV-Landesunfallkommission und örtliche Unfallkommissionen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Saarländischen Nahverkehrs-Service GmbH (SNS GmbH) - saarVV</li> <li>• HBK?</li> </ul>
	<p><b>Verkehrssicherheitsprojekt „Spiegeleinstellplatz“</b> Anfertigung einer Schablone zur Markierung eines Spiegeleinstellplatzes, um vor Fahrtantritt die korrekte Einstellung des gesetzlich vorgeschriebenen Spiegelsystems für Fahrzeuge von mehr als 3,5 t zGM durch das Fahrpersonal überprüfen zu können. Vermeidung von Rechtsabbiegeunfällen im toten Winkel zum Schutz von zu Fuß Gehenden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV- Landesunfallkommission</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesverband Verkehrsgewerbe e.V.Saar (LVS)</li> <li>• BG Verkehr</li> </ul>
	<p><b>Tag der Verkehrssicherheit</b> Sicheraktionen, Verteilung von Sichtbarkeitsutensilien und Informationsmaterialien mit Sicherheitsbotschaften für mehr Schutz für zu Fuß Gehende, auch unter Nutzung der Verkehrssicherheitskampagnen „Runter vom Gas“ zur Erhöhung der Innerortssicherheit.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV- Mitglied „Runder Tisch“ DVR</li> <li>• MIBS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DVR</li> </ul>
<b>V.1.9. Mobilitätseingeschränkte Personen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mitwirkung an der kontinuierlichen Weiterentwicklung der H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen)</b></li> <li>• <b>Allgemeine und Sonder – Verkehrsschauen unter Berücksichtigung H BVA</b> Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen und straßenbaulichen Maßnahmen nach den Gestaltungsprinzipien „Design für Alle“, „KISS“ und dem „Zwei-Sinne-Prinzip“</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulasträger SL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BSK-Landesverband Selbsthilfe Körperbehinderter Saarland e.V.</li> </ul>
	<p><b>Richtlinien zur Förderung der nachhaltigen Mobilität (NMOB)</b> <b>Finanzielle Unterstützung der Städte und Gemeinden</b> beim barrierefreien Um- und Neubau von Haltestellen des ÖPNV</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> </ul>	
	<p><b>Einführung eines „befristeten blauen Parkausweises“</b> Erweiterung der Berechtigungen des Kreises zum Parken auf Behindertenparkplätzen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• MSGFF</li> </ul>	
	<p>Unterstützung der Plattform „<b>mobisaar – Sicher unterwegs in Bus und Saarbahn</b>“ Hilfestellungen bei der sicheren Nutzung von Bus und Saarbahn durch mobi-saar-Lotsen <a href="http://www.mobisaar.de">www.mobisaar.de</a> oder <b>mobisaar-App</b></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Saarbahn GmbH (und weitere Kooperationspartner)</li> </ul>
	<p><b>Fortschreibung des „Aktionsplans Inklusion“</b> zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MSGFF</li> </ul>	

	<p>Barrierefreie Gestaltung des Verkehrsraumes für eine volle und gleichberechtigte Teilhabe, die als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheit mitgedacht werden muss.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Digitale Barrierefreiheit bei der barrierefreien Gestaltung der Infrastruktur</li> <li>• Befähigung der Menschen mit Behinderungen durch Beteiligung über Beiräte oder Anhörungen</li> <li>• Sicherstellung der Barrierefreiheit bei grenzüberschreitender Mobilität</li> </ul>		
<b>V.1.10. Geflüchtete</b>	<p><b>Programm „fit &amp; mobil“ – Sicheres Radfahren für Flüchtlinge“ des Landesinstituts für präventives Handeln (LPH)</b></p> <p><b>Projekt zur Befähigung</b> von Multiplikatoren, Übungsleiter und Ehrenamtliche, Radfahrkurse mit Geflüchteten durchzuführen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesinstitut für präventives Handeln (LPH)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Saarländischer Radfahrer-Bund e.V.</li> </ul>
	<p><b>Ehrenamtliches Engagement der saarländischen Städte und Gemeinden, Vereine, Kirchen, Wohlfahrtsverbände, Unternehmen und sonstiger Organisationen</b></p> <p>Fahrradprojekte wie Fahrradsammelaktionen, Fahrradwerkstätten, Durchführung von theoretischem Unterricht sowie praktischen Fahrübungen</p>		
	<p><b>Internetseite <a href="http://www.germanroadsafety.de">www.germanroadsafety.de</a></b> des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Materialien zur Unterrichtsgestaltung für Fahrschulen und sonstige Multiplikatoren.</li> <li>• Mehrsprachige Sicherheitstipps auch mittels Applikation (German Road Safety App) für das Mobiltelefon</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• DVR</li> <li>• Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV)</li> </ul>

<b>V.2. Unfallursachen</b>			•
<b>V.2.1 Unfallursachen Vorfahrt, Vorrang, Abbiegen</b>	<b>Verkehrssicherheitsprojekt „Spiegeleinstellplatz“</b> Anfertigung einer Schablone zur Markierung eines Spiegeleinstellplatzes, um vor Fahrtantritt die korrekte Einstellung des gesetzlich vorgeschriebenen Spiegelsystems für Fahrzeuge von mehr als 3,5 t zGM durch das Fahrpersonal überprüfen zu können. Vermeidung von Rechtsabbiegeunfällen im toten Winkel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV-Landesunfallkommission</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesverband Verkehrsgerwerbe Saar e.V.(LVS)</li> <li>• BG Verkehr</li> </ul>
	Unterstützung der Mobilitäts-erziehung der Verkehrssicherheitsberatung in den Jugendverkehrsschulen durch <b>Überreichung von didaktischen Hilfsmitteln</b> (z.B. verkehrspädagogische Arbeitsbücher zur Radfahrausbildung, „Totwinkel-Paket“)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV-Landesunfallkommission</li> <li>• MIBS- Vollzugspolizei</li> <li>• MBK- Grundschulen</li> <li>• Jugendverkehrsschulen des Saarlandes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesverkehrswacht Saar e.V.</li> </ul>
	<b>Verkehrssicherheitsprojekt „Erhöhung der Sichtbarkeit“</b> Verteilung von Sicherheitsutensilien (Warnwesten, Reflektorbänder, Rucksackhüllen,) für <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rad Fahrende im Rahmen der „Aktion Stadtradeln“</li> <li>• Motorrad Fahrende über motorradfreundlich zertifizierte Hotels und Gaststätten</li> <li>• die Vollzugspolizei (Begleitung von Motorradveranstaltungen und Sonderkontrollen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV-Landesunfallkommission</li> <li>• MIBS-Vollzugspolizei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ADAC</li> <li>• DeHoGa Saar e.V.</li> <li>• DVR</li> </ul>
	<b>Maßnahmen der örtlichen Unfallkommissionen</b> Erkannte Unfallhäufungsstellen, die auf Vorfahrts- Vorrangs- und Abbiegefehler an Kreuzungen und Einmündungen zurückzuführen sind, bewerten und Vorschläge für ihre Beseitigung beschließen und umsetzen, um diese Gefahrenstellen zu entschärfen, z.B. durch Veränderungen der Beschilderungen und Markierungen, bauliche Umgestaltungen oder Rückschnitte von Pflanzen (Verbesserung der Sichtdreiecke). <b>Verkehrsschauen an Kreuzungen und Einmündungen</b> , um solche Gefahrenstellen im Vorfeld zu erkennen und durch Gegenmaßnahmen zu entschärfen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV-Landesunfallkommission</li> <li>• Örtliche Unfallkommissionen</li> </ul>	
	<b>Mitwirkung an der Festlegung des gesetzlichen Rahmens (54. ÄnderungsVO zur StVO) als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Begrenzung der Abbiegegeschwindigkeit innerorts nach rechts auf maximal Schrittgeschwindigkeit (4 – 7, max. 11 km/h) für Kfz von mehr als 3,5 t zulässiger Gesamtmasse.</li> <li>• 8m-Parkregel, wonach das Parken vor Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 8 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten an unzulässig ist, soweit in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• MIBS</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Polizeiliche Verkehrsüberwachung des Verhaltensrechts und des technischen Zustandes von Fahrzeugen</b> Meldeverfahren über Kontrollbericht an Zulassungsstellen bei festgestellten Mängeln</li> <li>• <b>Technische Fahrzeuguntersuchung durch Prüfor- ganisationen</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS-Vollzugs- polizei</li> <li>• Zulassungsstel- len SL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Technische Prüfor- ganisationen (TÜV, DEKRA, KÜS, GTÜ)</li> </ul>
<b>V.2.2. Unfallursache Abstand</b>	<b>Vermittlung der wichtigen Abstandsregeln und deren fahrphysikalischen Konsequenzen vor allem bei der besonders gefährdeten Zielgruppe der 18-24jährigen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrssicherheitsberatung in berufsbilden- den Schulen</li> <li>• Fahrschulische Ausbildung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS-Vollzugs- polizei</li> <li>• MBK-Berufsbil- dende Schulen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesver- band der Fahrlehrer Saar e.V.</li> <li>• Interessen- verband Deutscher Fahrlehrer SL e.V.</li> </ul>



	<p><b>Öffentlichkeitswirksame Ansprachen</b> mit gezielten Sicherheitsbotschaften auf</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 22 Plakatwänden an Bundes- und Landstraßen („Landstraßenkampagne“)</li> <li>• 21 Brückenbanner über Bundesautobahnen</li> </ul> <p><b>Tag der Verkehrssicherheit</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV- Runder Tisch der Länder im DVR</li> <li>• MIBS</li> <li>• Fernstraßenbundesamt (FBA und Autobahn GmbH)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DVR</li> </ul>
	<p><b>Vollzugspolizeiliche Überwachung</b> der Einhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes unter Einsatz der zur Verfügung stehenden Abstandsmesstechnik. Mit <b>mobilen Abstandsmessfahrzeugen</b> mit Videonachfahrtechnik sollen insbesondere die besonders gefährlichen Abstandsassessionsdelikte im strafbaren Nötigungsbe- reich festgestellt und geahndet werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS- Vollzugspolizei</li> </ul>	
	<p><b>Mitwirkung an der Festlegung des gesetzlichen Rahmens (54. ÄnderungsVO zur StVO) als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b> Einführung des einzuhaltenden Seitenabstands zu Fahrrad Fahrenden von 1,5 m innerorts bzw. 2 m außerorts</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• MIBS</li> </ul>	
	<p><b>Unterstützung der Bundesregierung und der BAST im Rahmen der Gremienarbeit als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b> Weiterer Ausbau der verpflichtenden Einführung von Fahrerassistenztechnik bzw. technische Optimierung des Potenzials auf europäischer Ebene, z.B. Notbremsassistenten. Hierzu zählen auch Abstandregeltempomat und Spurhalte- und Aufmerksamkeitswarnsysteme. <b>Mitwirkung an der Festlegung des gesetzlichen Rahmens als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b> Verbot des Abschaltens des gesetzlich vorgeschriebenen Notbremsassistenten ab einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• MIBS</li> </ul>	
<b>V.2.3 Unfallursache Geschwindigkeit</b>	<p><b>Appell an die Saarländerinnen und Saarländer,</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sich die erheblichen Konsequenzen einer nichtangepassten Geschwindigkeit fortwährend in Erinnerung zu rufen.</li> <li>• an das <b>Verantwortungsbewusstsein und</b> vertrauen auf die richtigen Entscheidungen. Notwendige Geschwindigkeitsbeschränkungen bedeuten keinen Verlust an Freiheiten, sondern ein <b>Gewinn an Sicherheit.</b></li> </ul> <p><b>Öffentlichkeitswirksame Ansprachen</b> mit gezielten Sicherheitsbotschaften auf</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 22 Plakatwänden an Bundes- und Landstraßen („Landstraßenkampagne“)</li> <li>• 21 Brückenbanner über Bundesautobahnen</li> </ul> <p><b>Tag der Verkehrssicherheit</b> Zahlreiche Aktionen und Informationsmaterialien und Appell an das Verantwortungsbewusstsein zur regelmäßigen sicheren Geschwindigkeitswahl</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV – Runder Tisch der Länder im DVR</li> <li>• MIBS und Vollzugspolizei</li> <li>• Fernstraßenbundesamt (FBA und Autobahn GmbH)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DVR</li> </ul>
	<p><b>Vermittlung der Bedeutung der Fahrgeschwindigkeit und deren fahrphysikalischen Konsequenzen vor allem bei der besonders gefährdeten Zielgruppe der 18-24jährigen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrssicherheitsberatung in berufsbildenden Schulen</li> <li>• Fahrschulische Ausbildung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS-Vollzugspolizei</li> <li>• MBK-Berufsbildende Schulen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesverband der Fahrlehrer Saar e.V.</li> <li>• Interessenverband Deutscher Fahrlehrer SL e.V.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>VMK-Initiative des Saarlandes im Rahmen des Vorsitzes</b> Forschungsauftrag an die BAST zu den möglichen Wirkungen einer flächendeckenden Einführung von 30 km/h in geschlossenen Ortslagen</li> <li>• Unterstützung des Engagements vieler Kommunen für <b>erweiterte kommunale Handlungsspielräume bei der Anordnung von Tempo 30</b> innerorts.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> </ul>	
	<p><b>Mitwirkung an der Festlegung des gesetzlichen Rahmens als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Instrument des begleitenden Fahrens mit 17</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• MIBS</li> <li>• Straßenverkehrsbehörden SL</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erleichterte Absenkung der Regelgeschwindigkeit auf 30 km/h auf Strecken mit daran gelegenen Schulen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Senioreneinrichtungen oder mit Radverkehrsanlagen zum Schutz von Kindern, Älteren und von Rad Fahrenden</li> <li>• spürbare Erhöhung der Geldbußen mit hohem Gefährdungspotenzial (Geschwindigkeitsverstöße), Empfehlung des 56. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2018 (Arbeitskreis VI) und als Folge der 54. Änderungsverordnung zur StVO aus dem Jahre 2020.</li> </ul> <p><b>Umsetzung der rechtlichen Möglichkeiten des Verkehrsunterrichts (§ 48 StVO) und der Fahrtenbuchauflage (§ 31 a StVZO)</b></p>		
	<p><b>Das Sicherheitsniveau auf BAB ist gemessen an den Fahrleistungen hoch. Ca. 46 Prozent sind im Saarland bereits dauerhaft geschwindigkeitsreguliert</b> (Bund: ca. 30 Prozent)..</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Favorisierung des Einsatzes von intelligenten Verkehrsleitsystemen auf den saarländischen BABen</li> <li>• Einsatz für die Ertüchtigung der bereits vorhandenen Telematik bzw. Prüfung des weiteren Ausbaus, wo dies straßenbaulich möglich ist.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesetzgeber des Bundes und der Länder Fernstraßenbundesamt (FBA und Autobahn GmbH)</li> </ul>	
	<p><b>Landstraßen außerhalb geschlossener Ortslagen gehören zu den gefährlichsten Verkehrsflächen.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximale Nutzung der straßenbaulichen Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf diesen Verkehrsflächen nach dem neuesten Stand der Technik und Regelwerke vor allem an unfallauffälligen und gefährlichen Stellen und Streckenabschnitten, z.B. durch <b>Absichern von Überholvorgängen</b> und <b>Entschärfen von Knotenpunkten</b>. Insbesondere den <b>örtlichen Unfallkommissionen</b> und dem dort vertretenen Landesbetrieb für Straßenbau kommen hier zentrale Aufgaben zu.</li> <li>• Pilotprojekt mit dynamischen Wildwarn-Dialogdisplays zur Beeinflussung des Fahrverhaltens (angepasste Geschwindigkeit) auf besonders unfallbelasteten Strecken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV-Landesunfallkommission</li> <li>• Örtliche Unfallkommissionen</li> </ul>	
	<p><b>Unterstützung der Bundesregierung und der BAST im Rahmen der Gremienarbeit als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b></p> <p>Weiterer Ausbau der verpflichtenden Einführung von Fahrerassistenztechnik bzw. technische Optimierung des Potenzials auf europäischer Ebene, z.B. Notbrems- u. Abbiegeassistenten. Hierzu zählen auch Abstandregeltempomat und Spurhalte-/ Aufmerksamkeitswarnsysteme und Verkehrszeichenerkenner.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> </ul>	
	<p><b>Polizeiliche Geschwindigkeitsüberwachung durch die Vollzugspolizei und die kommunale Verkehrsüberwachung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nach dem Prinzip des gefährdungsorientierten Ansatz Geschwindigkeitsüberwachung der Vollzugspolizei und der Kommunen an besonders unfallauffälligen und gefährlichen Stellen als Ergebnis der Verkehrsunfallanalyse sowie von Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern.</li> <li>• Hohe Flexibilität durch Einsatz von mobiler, halb- und vollstationärer Technik mit Blick auf ausgewählte Kontrollorte.</li> <li>• Einsatz von speziell geschultem Überwachungspersonal.</li> <li>• gezielte Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, um Kontrollmaßnahmen transparent zu machen und Verkehrsverhalten zu beeinflussen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS-Vollzugspolizei</li> <li>• Kommunale Verkehrsüberwachung</li> </ul>	
<b>V.2.4 Unfallursache Ablenkung</b>	<p><b>Mitwirkung an der Festlegung des gesetzlichen Rahmens als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b></p> <p>Neuregelung des § 23 Abs. 1 a StVO unter Wahrung des Ausgleichs zwischen gesellschaftlicher Adäquanz, technischem Fortschritt und sicherheitsrelevanten Begrenzungen. Die Nutzung von technischen Geräten</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• MIBS</li> </ul>	

	während der Fahrt ist kein Muss, sondern eine Möglichkeit, die nach Regeln zu erfolgen hat.		
	<b>Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit</b> Verteilung von Sicherheitsinformationen und Sicherheitsbotschaften am „Tag der Verkehrssicherheit“ oder auf 22 Plakatwänden entlang der saarländischen Bundes- und Landstraßen („Landstraßenkampagne“), um verstärkt auf die Gefährlichkeit der Ablenkung im Straßenverkehr hinzuweisen. Nutzung der Medien des DVR.	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV-Mitglied Runder Tisch im DVR</li> <li>MIBS-Vollzugs-polizei</li> <li>(FBA und Auto-bahn GmbH</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>DVR</li> </ul>
	<b>Appell an die Zielgruppen: Die Aufmerksamkeit während der Fahrt muss hoch und die Ablenkung gering sein</b> <u>Aktive Verkehrsteilnehmende:</u> Fahrfremde Tätigkeiten auf ein Minimum reduzieren, ablenkende Telefonate nicht während der Fahrt. <u>Mitfahrende:</u> Unterstützung der Fahrenden bei der Bewältigung der Fahraufgabe (Privat oder ÖPNV) durch das eigene Verhalten als Mitfahrende. <u>Fahrzeughersteller:</u> Entwicklung von <ul style="list-style-type: none"> <li>Menüfunktionen und Bedienbarkeiten, die Blickabwendungen auf das absolut notwendige Maß reduzieren</li> <li>fahrzeug- und geräteübergreifende Bedienlogiken für die zentralen und am häufigsten genutzten Anwendungen, die intuitiv und selbsterklärend sind</li> <li>Bitte um Selbstreflexion– nicht alles was technisch machbar ist, ist mit der Verkehrssicherheit in Einklang zu bringen</li> </ul> <u>Saarländische Unternehmen</u> Sensibilisierung des Fahrpersonals im Rahmen der innerbetrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit hinsichtlich der Gefahren der Ablenkung. <u>Saarländische Fahrschulen</u> Vermittlung von Lerninhalten im theoretischen und fahrpraktischen Unterricht zum Thema Ablenkung bei der Smartphone - gewöhnten Zielgruppe der jungen Fahrenden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Landesverband der Fahrlehrer Saar e.V.</li> <li>Interessenverband Deutscher Fahrlehrer SL e.V.</li> <li>Landesverband Verkehrsge- werbe Saar e.V.</li> </ul>
	<b>Unterstützung der Bundesregierung und der BAST im Rahmen der Gremienarbeit als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b> Weiterer Ausbau der verpflichtenden Einführung von Fahrerassistenztechnik bzw. technische Optimierung des Potenzials auf europäischer Ebene, z.B. Notbrems-Abbiegeassistenten. Hierzu zählen auch Abstandregeltempomat und Spurhalte- und Aufmerksamkeitswarnsysteme.	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> </ul>	
	<b>Verkehrssicherheitsprojekt „Keine Ablenkung durch elektronische Geräte an Gleisanlagen und Haltestellen von Bus und Bahn“</b> Öffentlichkeitswirksame Maßnahmen für mehr Aufmerksamkeit durch zu Fuß Gehende und Vermeidung von Ablenkungen durch Nutzung von Kopfhörern und gesenktem Blick auf Mobiltelefon.	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV-Landes-unfallkommis-sion und örtliche Unfallkommissionen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Saarländischen Nah-verkehrs-Service GmbH (SNS GmbH) - saarVV</li> <li>HBK?</li> </ul>
	<b>Einführung eigenständiger statistischer Erfassungsmerkmal bei der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme</b> Unfallursache 05: Ablenkung i.S. § 23 Abs. 1a StVO, Stichwort Nutzung elektr. Geräte Unfallursache 06: Ablenkung in anderen Fällen (Empfehlung des 53. Verkehrsgerichtstages 2015, Arbeitskreis V)	<ul style="list-style-type: none"> <li>MIBS - Vollzugs-polizei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unfallfor-schung der Versicherer e.V. (UDV)</li> </ul>
	<b>Vollzugspolizeiliche Kontrollen</b> im Alltag oder durch Sonderkontrollen durch Beteiligung an internationalen Verkehrssicherheitsaktionen im Rahmen des Netzwerkes der europäischen Verkehrspolizeien ROADPOL	<ul style="list-style-type: none"> <li>MIBS - Vollzugs-polizei</li> </ul>	
<b>V.2.5. Unfallursache Alkohol und Drogen</b>	<b>Forschungsarbeit zur Drogenerkennung und Suchtprävention auf wissenschaftlicher Basis</b> Entwicklung von Methoden der Drogenerkennung und des Drogenscreenings <ul style="list-style-type: none"> <li>für vollzugspolizeiliche Ausbildungszwecke an der Fachhochschule für Verwaltung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Landesinstitut für präventives Handeln (LPH)</li> <li>Fachhochschule für Verwaltung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Institut für Rechtsme-dizin der Universität des Saar-landes</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>zur verbesserten vollzugspolizeilichen Drogen-erkennung im operativen Dienst</li> <li>für eine verbesserte betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MIBS-Vollzugspolizei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Industrie- und Handelskammer des Saarlandes</li> </ul>
	<p><b>Konzept „Hinsehen und Handeln – Psychoaktive Beeinflussung erkennen“</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbildung und Betreuung von Berater:innen sowie Multiplikatoren:innen zur Befähigung von Verantwortlichen aus den Bereichen Vollzugsbehörden, betriebliche Sicherheit und pädagogische Kompetenz, um psychoaktive Beeinflussungen bei Menschen zu erkennen und wissenschaftliche Methoden der unbeeinflussten Beobachtung zu erlernen.</li> <li>Entwicklung und Bereitstellung von Schulungsmodulen sowie Informations- und Unterrichtsmaterialien.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Landesinstitut für präventives Handeln (LPH)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Institut für Rechtsmedizin der Universität des Saarlandes</li> </ul>
	<p><b>Präventionsprogramm SAARBOB</b> Reduzierung der Folgen von Alkoholunfällen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Landesinstitut für präventives Handeln (LPH)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dezentrale SAARBOB-Teams der Landkreise und Kommunen</li> </ul>
	<p><b>Wissenschaftliche „Vergleichsstudie von Schnelltestern zur Detektion von Benzodiazepinen im Oralfluid“</b> mit dem Ziel, zukünftig zuverlässige und praxistaugliche Schnelltestgeräte zur Überprüfung und verbesserten Erkennen von Personen zu haben, die unter dem Einfluss von Benzodiazepinen stehen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Landesinstitut für präventives Handeln (LPH)</li> <li>Institut für Rechtsmedizin, Universität Homburg</li> <li>MIBS-Vollzugspolizei</li> </ul>	
	<p><b>„Gemeinschaftsinitiative Verkehrssicherheit JETZT!“</b> Theoretisches und praxisorientiertes Programm zu Verkehrssicherheitsthemen, Fahrphysik, praktischer Orientierungsfahrt u. Fahrsicherheitstrainings, Sensibilisierung zum Thema Alkoholmissbrauch und Drogenkonsum durch die Verkehrssicherheitsberatung der Vollzugspolizei und Kooperationspartner an den berufsbildenden Schulen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MIBS-Vollzugspolizei</li> <li>MBK-Berufsbildende Schulen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADAC</li> <li>Landesverband der Fahrlehrer Saar e.V.</li> <li>Berufsgenossenschaften</li> <li>Unfallkasse Saar</li> </ul>
	<p><b>Vollzugspolizeiliche Alkohol- und Drogenkontrollen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>als ständige Aufgabe,</li> <li>durch Beteiligung an <b>bundesweiten und internationalen Verkehrssicherheitsaktionen</b> zu <b>bestimmten Jahreszeiten bzw. besonderen Anlässen</b></li> <li>im Umfeld von relevanten Örtlichkeiten.</li> </ul> <p><b>Fachliche Qualifizierung</b> des vollzugspolizeilichen Kontrollpersonals durch spezifische Aus- und Fortbildungsangebote zur Erkennung von Drogenbeeinflussung im operativen Dienst – vor allem auch bei der Verkehrsunfallaufnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MIBS-Vollzugspolizei</li> </ul>	
	<p><b>Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit</b> Verteilung von Sicherheitsinformationen und Sicherheitsbotschaften am „Tag der Verkehrssicherheit“ oder auf 22 Plakatwänden entlang der saarländischen Bundes- und Landstraßen sowie der Bundesautobahnen, um verstärkt auf die Gefährlichkeit von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr hinzuweisen. Nutzung der Medien des DVR und des B.A.D.S (Einsatz des Fahrsimulators)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV-Runder Tisch der Länder im DVR</li> <li>MIBS-Vollzugspolizei</li> <li>Fernstraßenbundesamt (FBA und Autobahn GmbH)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>DVR</li> <li>B.A.D.S. (Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr)</li> </ul>
	<p><b>Bund-Länder Gremienarbeit als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b> Unterstützung von Pilotprojekten zum Einbau sogen. elektronischer Alkohol-Wegfahrsperren in Fahrzeugen (Alkolocks). Empfehlung 57. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2019, Arbeitskreis V</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> <li>MIBS</li> </ul>	
<b>V.2.6. Unfallursache Müdigkeit</b>	<p><b>Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit</b> Verteilung von Sicherheitsinformationen und Sicherheitsbotschaften am „Tag der Verkehrssicherheit“ oder auf 22 Plakatwänden entlang der saarländischen Bundes- und Landstraßen („Landstraßenkampagne“) sowie</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV-Runder Tisch der Länder im DVR</li> <li>MIBS – Vollzugspolizei</li> </ul>	

	Bundesautobahnen, um verstärkt auf die Gefährlichkeit der Müdigkeit im Straßenverkehr hinzuweisen. Nutzung der Medien des DVR zur Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf“.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fernstraßenbundesamt (FBA und Autobahn GmbH)</li> </ul>	
	<p><b>Appell an die Zielgruppen: Eine Pause hat noch niemanden umgebracht – Müdigkeit schon</b></p> <p><u>Verkehrsteilnehmende:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausreichend Schlaf</li> <li>• Aktive Pausen und Zeitpuffer</li> <li>• Sorgfältige Reisevorbereitungen</li> </ul> <p>Saarländische Transport- und Logistikunternehmen Disponierung von Realistischen Routen- oder Zustellungsplanungen zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWA/EV</li> <li>• MIBS</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Örtliche Unfallkommissionen</b> Straßenbauliche Therapiemaßnahme durch Aufbringung von profilierten Fahrbahnmarkierungen zur Bekämpfung des Problems Abkommen von der Fahrbahn oder der Fahrspur – oft auch bedingt durch Übermüdung („fehlerverzeihende Straße“)</li> <li>• Aufbringung der Markierung im Rahmen von <b>Neubau-, Ausbau- oder Umbaumaßnahmen</b> von Bundes- und Landstraßen durch den Straßenbausträger (Landesbetrieb für Straßenbau)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWA/EV-Landesunfallkommission</li> <li>• Landesbetrieb für Straßenbau (LfS)</li> </ul>	
	<p><b>Gremienarbeit als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unterstützung der Bundesregierung und der BAST zum weiteren Ausbau der verpflichtenden Einführung von Fahrerassistenztechnik bzw. technische Optimierung des Potenzials auf europäischer Ebene, z.B. Notbrems- Abbiegeassistenten. Hierzu zählen auch Abstandregeltempomat und Spurhalte- und Aufmerksamkeitswarnsysteme.</li> <li>• Appell an FBA und Autobahn GmbH zur Schaffung von ausreichenden Stellflächen auf Rastanlagen der BAB zur Wahrnehmung der gesetzlichen Ruhezeiten im Rahmen des Möglichen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWA/EV</li> </ul>	
<b>V.2.7. Unfallursache Wind und Wetter</b>	<p><b>Appell an die Zielgruppen: Verkehrsteilnehmende</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gute persönliche Fahrtvorbereitung (ausreichend Schlaf, vernünftige Zeitplanung, Auswertung des Wetterberichts, ist die Fahrt zwingend notwendig)</li> <li>• angepasste Geschwindigkeit (die erlaubten Geschwindigkeiten gelten immer nur unter den günstigsten Umständen), größerer Abstand, erhöhte Aufmerksamkeit</li> <li>• Wartung und Kontrolle der Betriebs- und Verkehrssicherheit des Fahrzeugs</li> <li>• Hinweis auf die Sicherheitsempfehlungen des DVR <a href="http://www.risiko-check-wetter.de">www.risiko-check-wetter.de</a></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWA/EV</li> <li>• MIBS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)</li> </ul>
	<p><b>Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit</b></p> <p>Jährlicher Hinweis über die Medien</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Situative Winterreifenpflicht nach der „O bis O-Regel“ zu Beginn der kalten Jahreszeit</li> <li>• Nutzung des kostenlosen Service der Aktion Lichttest zur Prüfung der lichttechnischen Einrichtungen am Kfz. <a href="http://www.licht-test.de">www.licht-test.de</a></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWA/EV</li> <li>• MIBS-Vollzugs-polizei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zentralverband des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes e.V.</li> <li>• Deutsche Verkehrswacht (DVW)</li> </ul>
	<p><b>Gewährleistung eines leistungsfähigen Winterdienstes</b></p> <p>Aufrechterhaltung einer hohen Verkehrssicherheit und angemessenen Leistungsfähigkeit je nach Bedeutung der Straße durch vorausschauende Mittelbeschaffung, rechtzeitige technische Vorrüstungen und flexiblen Personaleinsatz.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWA/EV-Landesbetrieb für Straßenbau</li> </ul>	
	<p><b>Erarbeitung eines Winterdienstkonzepts für Radverkehrsanlagen in der Straßenbaulast des Landes</b></p> <p>Förderung einer ganzjährigen Nutzung des Fahrrades und die Verbesserung der Verkehrssicherheit in den Wintermonaten für wichtige Radwegeverbindungen im Zuständigkeitsbereich des Landes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWA/EV-Landesbetrieb für Straßenbau</li> </ul>	
<b>V.2.8. Unfallursache</b>	<b>Bund-Länder Gremienarbeit als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWA/EV</li> <li>• MIBS</li> </ul>	

<b>Ladungssicherung</b>	Mitwirkung an der Harmonisierung und Fortschreibung der Standards nationaler und europäischer Richtlinien für mehr Ladungssicherheit.		
	<b>Qualifizierung von Sonderkontrollkräften der saarländischen Vollzugspolizei</b> in speziellen Ausbildungseinrichtungen in Rheinland-Pfalz und Hessen zum Thema Ladungssicherung im Rahmen der Länderkooperation Hessen, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und dem Saarland	<ul style="list-style-type: none"> <li>MIBS-Vollzugspolizei</li> </ul>	
	<b>Überwachung des Schwerlastverkehrs</b> Kontrolle der Ladungsvorschriften als ständige Aufgabe oder mit Sonderkontrollaktionen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>MIBS-Vollzugspolizei</li> </ul>	
	<b>Appell an die Zielgruppen: Geladen und gesichert</b> <u>Saarländische Transport- und Logistik-Unternehmen</u> Neben den erforderlichen Berufskraftfahrerqualifikationen, Durchführung von betriebsinternen Schulungen zur Ladungssicherung alle drei Jahre durch besonders betraute Personen, orientiert an der Richtlinie „VDI 2700, Blatt 5 – Ladungssicherheit im QM-System“ <u>Betreiber von Baumärkten, Möbelmärkten u.ä.</u> Kundeninformationen für das richtige Beladen von privaten Fahrzeugen und Beratung bei Bedarf durch fachkundiges Personal	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> <li>MIBS</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit</b> Verteilung von Sicherheitsinformationen, Sicherheitsaktionen und Sicherheitsbotschaften am „Tag der Verkehrssicherheit“ mit Kooperationspartnern oder auf 22 Plakatwänden entlang der saarländischen Bundes- und Landstraßen („Landstraßenkampagne“) sowie Bundesautobahnen, oder zur beginnenden Reisezeit, um verstärkt auf die Gefährlichkeit der Überladung oder falschen Beladung von Fahrzeugen hinzuweisen.</li> <li><b>Verkehrssicherheitsberatung der Vollzugspolizei</b> Informationen der Kundschaft an Baumärkten über das richtige Beladen von Pkw und Anhängern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> <li>MIBS-Vollzugspolizei</li> <li>Fernstraßenbundesamt (FBA und Autobahn GmbH</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)</li> <li>Landesverband Verkehrsgewerbe Saar (LVS)</li> <li>ADAC Saar</li> </ul>
	<b>Einrichtung eines engmaschigen Überwachungsnetzes aus Haupt- und Sonderprüfungen, Besichtigungen und Berechnungen für die saarländischen Brückenbauwerke</b> Wahrung der Bausubstanz, frühe Erkennung etwaiger Mängel rechtzeitige Veranlassung nachhaltiger Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV-Landesbetrieb für Straßenbau (LfS)</li> </ul>	
<b>V.3 Besondere Themen zum Verkehrsverhalten</b>			
<b>V.3.1. Verkehrsklima Aggressionsdelikte Auto-Posing Verbotene Kraftfahrzeugrennen</b>	<b>Internetplattform <a href="http://www.risiko-check-emotionen.de">www.risiko-check-emotionen.de</a></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sicherheitstipps zu Emotionen und Verkehrssicherheit</li> <li>Seminarprogramme, Mustervorträge, Seminarmedien und Unterrichtsmaterialien für Betriebe, Bildungsstätten, Schulen, Fahrschulen</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV)</li> <li>Berufsgenossenschaften, DVR</li> </ul>
	<b>Bitte an Saarländische Fahrschulen</b> zur Vermittlung von Lerninhalten im theoretischen und fahrpraktischen Unterricht zur sozialen Kompetenz, zum Risikofaktor Mensch sowie Auswirkungen von Emotionen auf das Fahrverhalten im Sinne des § 1 StVO		<ul style="list-style-type: none"> <li>Landesverband der Fahrlehrer Saar e.V.</li> <li>Interessenverband Deutscher Fahrlehrer SL e.V.</li> </ul>
	<b>Mobilitätserziehung in den Schulen und den Jugendverkehrsschulen</b> Vermittlung der Werte der Fairness, der Vorsicht, Rücksichtnahme und des Verantwortungsbewusstseins im Straßenverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>MIBS- Vollzugspolizei</li> <li>MBK - Schulen</li> <li>Jugendverkehrsschulen des Saarlandes</li> </ul>	

		<ul style="list-style-type: none"> <li>Landesinstitut für präventives Handeln (LPH)</li> </ul>	
	<b>Umsetzung der rechtlichen Möglichkeiten des Verkehrsunterrichts (§ 48 StVO) und der Fahrtenbuchauflage (§ 31 a StVZO)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Straßenverkehrsbehörden SL</li> </ul>	
	<b>Anlassbedingte und lageangepasste verkehrspolizeiliche Schwerpunktkontrollen zum Phänomen „Illegales Tuning“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MIBS- Vollzugspolizei</li> </ul>	
	<b>Zielgruppenorientierte öffentlichkeitswirksame Ansprachen</b> im Rahmen von Verkehrssicherheitskampagnen, z. B. <ul style="list-style-type: none"> <li><a href="http://www.gaffenistgefährlich.de">www.gaffenistgefährlich.de</a></li> <li>unterschiedliche Sicherheitsbotschaften auf 22 Plakatwänden an Bundes- und Landstraßen („Landstraßenkampagne“)</li> <li>Tag der Verkehrssicherheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV- Mitglied „Runder Tisch der Länder im DVR</li> <li>MIBS - Vollzugspolizei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>DVR</li> </ul>
	<b>Mitwirkung an der Festsetzung des Rechtsrahmens als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b> <b>Festlegung von</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Bußgeldhöhen nach dem gefährdungsorientierten Ansatz</b></li> <li><b>Punkten für das Fahreignungsregister</b></li> </ul> z. B. Schaffung eines eigenen, punktbewehrten Bußgeldtatbestand für ‚aggressives Posen‘ im Straßenverkehr sowie Prüfung einer medizinisch psychologischen Untersuchung bei Anhaltspunkten für hohes Aggressionspotenzial bei Straftaten im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung (Empfehlung des 58. Verkehrsgerichtstages 2020, Arbeitskreis III).	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> <li>MIBS</li> </ul>	
<b>V.3.2. Regelakzeptanz und Sanktionshöhen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Berücksichtigung der Forschungsarbeiten der BAST, der UDV und der Verkehrsvereine bei der eigenen Arbeit</b> Weitergabe der Informationen für mehr Regelwissen und Regelakzeptanz, z. B. durch den „Tag der Verkehrssicherheit</li> <li><b>Bund-Länder-Gremienarbeit bei der Festlegung des Rechtsrahmens als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>für Verkehrsregeln nach den Prinzipien des gefährdungsorientierten Ansatzes und der Schutzfunktion von Regeln</li> <li>zur angemessenen Erhöhungen von Bußgeldern und Ausweitung von Fahrverboten, die für solche Verstöße spürbar sein müssen, die als besonders gefährlich gelten und größten Schaden für Menschen und Sachwerte anrichten können. (Empfehlung des 56. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2018 Arbeitskreis VI)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> <li>MIBS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>BAST</li> <li>UDV</li> <li>DVR</li> <li>ADAC</li> <li>ADFC</li> <li>u.a.</li> </ul>
	<b>Zielgruppenorientierte Verkehrssicherheitsprojekte</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vorteile von regelkonformen Verhalten herausstellen</li> <li>Problembewusstsein schaffen,</li> <li>für Selbstreflexion sorgen</li> <li>Gefühl für Verantwortung und Rücksicht stärken</li> <li>z. B. „Gafferkampagne“, Spiegeleinstellplatz, Wildwarn-Projekt, Ablenkung durch gesenkten Blick</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Landesverband Verkehrsgerwerbe Saar e.V.(LVS)</li> <li>BG Verkehr</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Mobilitätserziehung in den Grundschulen und Jugendverkehrsschulen</b></li> <li><b>Radfahrausbildung</b></li> <li><b>Schülerlotsenausbildung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Vermittlung eines eigenverantwortlichen Regelbewusstseins</b> bei den ersten Schritten einer selbstbestimmten Mobilität</li> <li>Unterstützung durch Lernmaterialien, z.B. Pädagogisches Arbeitsbuch, Totwinkel-Paket</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MBK- Grundschulen</li> <li>MWAEV</li> <li>MIBS - Vollzugspolizei</li> <li>Jugendverkehrsschulen des Saarlandes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Landesverkehrswacht Saar e.V.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Ausbildung in den saarländischen Fahrschulen</b> zur Schaffung eines nachhaltigen Regelbewusstseins der kritischen Zielgruppe der 18-24jährigen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> <li>Fahrerlaubnis- und Fahrlehrerbehörden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Landesverband der Fahrlehrer Saar e.V.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pädagogische Fahrschulüberwachung</b> zur Beurteilung der fachlichen und pädagogischen Qualität des theoretischen und praktischen Unterrichts durch Einsatz von Fachberaterinnen und Fachberater</li> <li>• <b>Optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung</b> mit ausführlicher Rückmeldung nach Prüfungsfahrt</li> </ul>	der Landkreise, Regionalverband und Landeshauptstadt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interessenverband Deutscher Fahrlehrer SL e.V.</li> <li>• TÜV Saarland</li> </ul>
	<b>Ausrichtung von straßenbaulichen Maßnahmen</b> nach den Prinzipien „Einheit von Bau und Betrieb“ und „selbsterklärende Straße“ zur positiven Beeinflussung von regelkonformem Verhalten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV – Landesbetrieb für Straßenbau</li> </ul>	
	<b>Fahrerassistenzsysteme unterstützen Menschen bei der Fahraufgabe, entlassen sie aber nicht aus der Verantwortung, Regeln zu beachten.</b> <b>Appell an alle Nutzenden</b> , sich der Verantwortung der aktiven Fahrzeugführung bewusst zu sein und an <b>Hersteller</b> von Fahrerassistenzsystemen, bei der Bewerbung dieser Systeme die Vorteile aber auch die Grenzen realistisch darzustellen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> </ul>	
	<b>Appell an Unternehmen, Dienstleister und Logistiker</b> , Arbeits- und Lieferzeiten so zu disponieren, dass trotz Termindrucks ein regelkonformes Verkehrsverhalten des Fahrpersonals möglich ist.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• MIBS</li> </ul>	
	<b>Verhaltensbeeinflussung für mehr Regelakzeptanz durch gezielte Kontrollmaßnahmen</b> orientiert an den am meisten gefährdeten Zielgruppen und den Hauptunfallursachen. Polizeiliche Kontrolle des Verkehrsverhaltens und Sanktion des Fehlverhaltens sowohl im Alltag als auch in Sonderaktionen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS-Vollzugs-polizei</li> <li>• Kommunale Verkehrsüberwachung</li> </ul>	
<b>V.3.3. Verkehrsüberwachung durch Vollzugs-polizei und Kommunen</b>	<b>Vollzugs-polizeiliche und ortspolizeiliche Verkehrsüberwachung</b> ist ein wichtiger Baustein für die Sicherheitsstrategie der „Vision Zero“. Verkehrsüberwachung ist hoheitliche Aufgabe.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS-Vollzugs-polizei</li> <li>• MWAEV</li> <li>• Kommunale Verkehrsüberwachung</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transparenz der Maßnahmen – soweit sie der Zielerreichung nicht entgegensteht</li> <li>• Stärkung des Verantwortungsbewusstseins und der Bereitschaft, Regeln einzuhalten</li> <li>• Ständige öffentlichkeitswirksame Kommunikation hinsichtlich der Notwendigkeit der Verkehrsüberwachung, ihrer Bedeutung und der Ergebnisdarstellung z. B. auch die Bekanntgabe von ausgewählten und mit Sicherheitshinweisen versehenen Geschwindigkeitskontrollen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS-Vollzugs-polizei</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aus- und Fortbildung eines verantwortlichen Überwachungspersonals.</li> <li>• gewissenhafte technische Wartung und eichrechtliche Überwachung von unterstützenden Verkehrsüberwachungsgeräten.</li> <li>• Sorgfältige Dokumentation von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen zur Gewährleistung einer jederzeitigen gerichtlichen Überprüfung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS-Vollzugs-polizei</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einsatz von technischen Verkehrsüberwachungsgeräten an besonders unfallkritischen Stellen zur rechtsstaatlich sicheren Ermittlung von gefährlichen Verstößen. Dazu gehören die Hauptunfallursachen Geschwindigkeit und Abstand ebenso wie einzelne grob verkehrswidrige Straftaten wie Straßenverkehrsgefährdungen, Nötigungen oder verbotene Kraftfahrzeugrennen (Aggressionsdelikte).</li> <li>• Kombination von mobiler Verkehrsüberwachungstechnik, die durch fachkundiges Personal bedient werden muss.</li> <li>• Einsatz von Bedienpersonal unabhängiger semi-mobiler Technik bei der Geschwindigkeitsüberwachung, die örtlich und zeitlich sehr flexibel ist, um angepasst auf Entwicklungen,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS-Vollzugs-polizei</li> <li>• Kommunale Verkehrsüberwachung</li> </ul>	



	<p>Feststellungen und Beschwerden reagieren zu können.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erzeugung einer möglichst breiten Überwachungswirkung in Verbindung mit den innerörtlichen vollstationären Verkehrsüberwachungseinrichtungen der saarländischen Städte und Kommunen.</li> </ul>		
<b>V.3.4. Sicherheitsgurt</b>	<p><b>Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit</b> Verteilung von Sicherheitsinformationen, Sicherheitsaktionen („Gurtschlitten“, „Überschlagssimulator“) und Sicherheitsbotschaften am „Tag der Verkehrssicherheit“ mit Kooperationspartnern oder auf 22 Plakatwänden entlang der saarländischen Bundes- und Landstraßen („Landstraßenkampagne“) sowie Bundesautobahnen, um verstärkt auf die Gefährlichkeit des nichtangelegten Gurtes hinzuweisen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV – Runder Tisch der Länder im DVR</li> <li>• MIBS – Vollzugspolizei</li> <li>• Fernstraßenbundesamt (FBA und Autobahn GmbH)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DVR</li> <li>• Landesverband Verkehrsgewerbe Saar (LVS)</li> <li>• ADAC Saar</li> </ul>
	<p><b>Vollzugspolizeiliche Kontrollen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• als ständige Aufgabe</li> <li>• Sonderkontrollen durch Beteiligung an internationalen Verkehrssicherheitsaktionen im Rahmen des Netzwerkes der europäischen Verkehrspolizeien ROADPOL, z.B. im Rahmen der Aktionswoche „Focus on the Road“</li> <li>• Aktion „Sicherer Schulweg“ zum Schulstart: Öffentlichkeitswirksame Kontrollen im Schulumfeld der korrekten Sicherung der Kinder im Fahrzeug und Information der Eltern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS- -Vollzugspolizei</li> </ul>	
	<p><b>Verkehrssicherheitsberatung der Vollzugspolizei</b> Vermittlung der richtigen Sicherung im Fahrzeug im Unterricht in den <b>Jugendverkehrsschulen</b> bzw. an den <b>berufsbildenden Schulen</b>, auch unter Zuhilfenahme von Hilfsmitteln wie z. B. dem Gurtschlitten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS- -Vollzugspolizei</li> <li>• MBK- Grundschulen, berufsbildende Schulen</li> <li>• Jugendverkehrsschulen des Saarlandes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ADAC Saar</li> </ul>
	<p><b>Bitte an die</b> Berufsverbände des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs sowie die Unternehmen mit Fuhrparks, das Fahrpersonal im Rahmen der innerbetrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit für das Thema Nutzung von Rückhalteeinrichtungen zu sensibilisieren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• MIBS</li> </ul>	Landesverband Verkehrsgewerbe Saar (LVS)
<b>V.3.5. Erhöhung der Sichtbarkeit</b>	<p><b>Appell an alle Kfz-Fahrenden</b>, durch korrekt eingestellte und funktionsfähige Beleuchtungseinrichtungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beizutragen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• MIBS</li> </ul>	
	<p><b>Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jährlicher Hinweis über die Medien zur Nutzung des kostenlosen Service der Aktion Lichttest zur Prüfung der lichttechnischen Einrichtungen am Kfz. <a href="http://www.licht-test.de">www.licht-test.de</a></li> <li>• Tag der Verkehrssicherheit: Werbung zum Tragen von heller und reflektierender Kleidung, Verteilung von Sicherheitsutensilien und Infomaterial zur Erhöhung der Sichtbarkeit im Straßenverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV-Runder Tisch der Länder im DVR</li> <li>• MIBS - Vollzugspolizei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zentralverband des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes e.V.</li> <li>• Deutsche Verkehrswacht (DVW)</li> <li>• Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)</li> </ul>
	<p><b>Verkehrssicherheitsberatung der Vollzugspolizei</b> Vermittlung des Themas „<b>Erhöhung der Sichtbarkeit im Straßenverkehr</b>“ im Unterricht in den Jugendverkehrsschulen bzw. bei Veranstaltungen für Seniorinnen und Senioren, Verteilung von Sicherheitsutensilien und Infomaterial.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS -Vollzugspolizei</li> <li>• MBK- Grundschulen,</li> <li>• Jugendverkehrsschulen des Saarlandes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)</li> </ul>
	<p><b>Verkehrssicherheitsprojekt „Erhöhung der Sichtbarkeit“</b> Verteilung von Sicherheitsutensilien (Warnwesten, Reflektorbänder, Rucksackhüllen,) für</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rad Fahrende im Rahmen der „Aktion Stadtradeln“</li> <li>• Laufbusprojekte der saarländischen Schulen</li> <li>• Motorrad Fahrende über motorradfreundlich zertifizierte Hotels und Gaststätten</li> <li>• die Vollzugspolizei (Begleitung von Motorradveranstaltungen und Sonderkontrollen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV-Runder Tisch der Länder im DVR</li> <li>• MIBS-Vollzugspolizei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ADAC</li> <li>• DeHoGa Saar</li> <li>• Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)</li> </ul>
	<p><b>Appell an Eltern</b>,</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV-Landesunfallkommission</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eltern</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• beim Kauf von Schulranzen auf die DIN-Norm 58124 zu achten, die reflektierende und fluoreszierende Mindeststandards vorschreibt</li> <li>• auf funktionelle Kinder-Oberbekleidung mit reflektierenden Applikationen zu achten</li> </ul>		
<b>V.3.6. Richtiges Verhalten am Unfallort und Rettungsgasse</b>	<p><b>Appell an alle Verkehrsteilnehmenden:</b> Machen Sie Ihren zweiten „Erste-Hilfekurs“ und nutzen Sie die vielfältigen Angebote der Rettungs- und Hilfsorganisationen sowie die innerbetrieblichen Angebote der Betriebe und Unternehmen.</p> <p>Die Unternehmensführungen bitten wir, solche Angebote dort zu schaffen, wo sie fehlen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• MIBS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutsches Rotes Kreuz – Landesverband Saarland e.V.</li> <li>• Malteser Hilfsdienst e.V.</li> <li>• Arbeiter-Samariter-Bund – Landesverband Saarland e.V.</li> </ul>
	<p><b>Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verteilung von Sicherheitsinformationen und Sicherheitsbotschaften am „Tag der Verkehrssicherheit“ mit Kooperationspartnern</li> <li>• 21 Brückenbanner über saarländischen Bundesautobahnen („Rettungsgasse“), um verstärkt auf die Notwendigkeit und das „Wie“ der Bildung einer Rettungsgasse hinzuweisen</li> <li>• zielgruppenorientierte öffentlichkeitswirksame Ansprache im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne <a href="http://www.gaffenistgefährlich.de">www.gaffenistgefährlich.de</a>, um verstärkt auf die Gefährlichkeit des falschen Verhaltens am Unfallort durch „Gaffen“ aufmerksam zu machen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV – Runder Tisch der Länder im DVR/Landesbetrieb für Straßenbau</li> <li>• MIBS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)</li> <li>• ADAC Saarland</li> <li>• Deutsche Feuerwehr-Gewerkschaft Saarland</li> <li>• Landesverband der Fahrlehrer Saarland</li> <li>• Technisches Hilfswerk Saar</li> <li>• Zweckverband für Rettungsdienst u. Feuerwehralarmierung Saar</li> <li>• Hochschule der Bildenden Künste Saar (HBK Saar)</li> </ul>
	<p><b>Zweckverband für Rettungsdienst und Feuerwehralarmierungen Saar (ZRF Saar)</b> „Wir helfen gemeinsam“ Die Integrierte Leitstelle sorgt mit 37 Rettungswachen und zahlreichen Einsatz- und Rettungsfahrzeugen dafür, Verkehrsunfallopfern in einem Zeitfenster von ca. 8 bis 9 Minuten vor Ort zu helfen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS</li> <li>• Regionalverband und Landkreise des Saarlandes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutsches Rotes Kreuz – Landesverband Saarland e.V.</li> <li>• Malteser Hilfsdienst e.V.</li> <li>• Arbeiter-Samariter-Bund – Landesverband Saarland e.V.</li> <li>• Ambulanz Frisch</li> <li>• Feuerwehren der Landeshauptstadt Saarbrücken und der Stadt Neunkirchen</li> </ul>
<b>V.3.7. Fahren entgegen der Fahrtrichtung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs</b> auf der Grundlage einer Verkehrsschau an 80 BAB-Anschlüssen und 17 Rastanlagen Korrekturen, Verschiebungen, Erneuerungen, Ergänzungen und Ersatz von visuell besser erkennbaren Schildern, Wegweisungen oder Markierungen mit dem Ziel, die Auffahrt-Situation an Autobahnen begreifbarer zu machen.</li> <li>• <b>Ständige vorausschauende Streckenkontrollen</b> an den Autobahnanschlüssen, der Rastanlagen sowie auf zweibahnigen saarländischen Bundesstraßen zur Erkennung von Defiziten, die zu Falschfahrten führen können</li> <li>• <b>Bewertung</b> der anonymisiert an das Statistische Bundesamt übermittelten <b>Unfalldaten</b> über alle polizeilich aufgenommenen Straßenverkehrsunfälle auf Autobahnen <b>durch FBA und AdB</b>, um auf Gefahrenlagen zu reagieren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV- Landesbetrieb für Straßenbau/Landesunfallkommission</li> <li>• MIBS-Vollzugspolizei</li> <li>• Fernstraßenbundesamt (FBA) und Autobahn GmbH</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Zentrale Verkehrswarnfunkmeldungen</b> über die Führungs- und Lagezentrale der Vollzugspolizei des Saarlandes für das saarländische Straßennetz und das der angrenzenden Großregion an die Rundfunkanstalten und sonstige Anbieter von Verkehrswarmmeldungen zur Infosteuerung in Echtzeit</li> <li>• <b>Entsendung von vollzugspolizeilichen Interventionskräften</b> zur Gefahrenbeseitigung und Ermittlung von Falschfahrenden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS-Vollzugspolizei</li> </ul>	
<b>V.3.8. Fahrschulausbildung, Begleitetes Fahren mit 17, Berufskraftfahrerqualifikation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Bund-Länder-Gremienarbeit zur Festlegung des Rechtsrahmens als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung eines modernen Fahrlehrerrechts und einer zeitgemäßen Grundlage für eine optimale Fahrausbildung in Theorie und Praxis, z. B. Optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung mit ausführlicher Rückmeldung nach Prüfungsfahrt.</li> <li>• ständige Verbesserung der Ausbildung zur Fahrlehrerin/zum Fahrlehrer.</li> <li>• Prüfungsausschuss für Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer SL.</li> </ul> </li> <li>• <b>Pädagogische Fahrschulüberwachung</b> zur Beurteilung der fachlichen und pädagogischen Qualität des theoretischen und praktischen Unterrichts durch Einsatz von Fachberaterinnen und Fachberater</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• Fahrerlaubnis- und Fahrlehrerbe-hörden der Landkreise, des Regionalverbands und Landeshauptstadt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesverband der Fahrlehrer Saar e.V.</li> <li>• Interessenverband Deutscher Fahrlehrer SL e.V.</li> <li>• TÜV Saarland</li> </ul>
	<p><b>Bund-Länder-Gremienarbeit zur Festlegung des Rechtsrahmens als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b> Einführung des Instruments Begleitetes Fahren mit 17. Erprobung einer möglichen Ausweitung des Begleiteten Fahrens mit 16</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Bundesratsinitiative zur bundesweit einheitlichen Einführung eines europaweit gültigen Fahrerqualifizierungsnachweises</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vereinfachung des Verwaltungsverfahrens</li> <li>• Beseitigung von Rechtsunsicherheiten</li> <li>• Vermeidung von Ungleichbehandlungen zwischen den Bundesländern mit und ohne nationalen Grenzen</li> </ul> </li> <li>• <b>Unterstützung des Vorhabens zum Aufbau eines Berufskraftfahrerqualifizierungsregisters</b> Verbesserter Austausch der Qualifizierungsnachweise zwischen den europäischen Mitgliedstaaten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> </ul>	

<b>VI. Verkehrsverhältnisse (Handlungsfeld Verkehrsraum)</b>			
<b>VI. 2. Technische Regelwerke</b>			
<b>VI. 2.1 Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur</b>			
<b>VI. 2.1.2 Straßenverkehrssicherheitsaudit für Infrastrukturprojekte (Artikel 4)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Durchführung von Sicherheitsaudits</b> für die fünf Auditphasen für alle Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen sowie Landesstraßen und Ausdehnung auf den Straßenbestand gemäß RSAS</li> <li>• Durchführung von Sicherheitsaudits auch bei Sicherheitsüberprüfungen im vorhandenen Netz z. B. reaktiv in Bereichen mit thematischen Unfallhäufungen (in Knotenpunkten oder im Verlauf von unfallauffälligen Streckenabschnitten (Kurven)) oder präventiv im Vorfeld von anstehenden Ersatzneubauten bzw. Erhaltungsmaßnahmen</li> <li>• Bedarfsgerechte Verstärkung der Personalausstattung der Straßenbauverwaltung zur Durchführung anlassbezogener, präventiver bzw. reaktiver Sicherheitsaudits im Bestand des Straßennetzes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesbetrieb für Straßenbau</li> <li>• MWAEV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bergische Universität Wuppertal</li> <li>• Bauhaus Universität Weimar</li> </ul>
<b>VI. 2.1.3 Netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung (Artikel 5)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchführung der <b>ersten netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertung</b> bis 2024 (Meldung an die EU KOM bis spätestens 31.10.2025), danach mindestens alle fünf Jahre</li> <li>• Unterstützung des Bundes (BMVI/BAST) bei der <b>Entwicklung eines Verfahrens zur elektronischen Vorauswahl von Streckenabschnitten mit Infrastrukturdefiziten</b>. Ziel ist die Reduzierung des erforderlichen Zeit- und Personalaufwands für die Durchführung netzweiter Straßenverkehrssicherheitsbewertungen</li> <li>• <b>Bereitstellung von Landespersonal</b> für die Arbeit in Unfallkommissionen</li> <li>• <b>Förderung der örtlichen Unfallkommissionen</b> im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten durch fachliche Qualifikation und Fortbildung</li> <li>• Vorrangige Bearbeitung der <b>Beschlüsse der örtlichen Unfallkommissionen</b> aus straßenbaulicher Sicht</li> <li>• <b>Austausch zwischen den Bundesländern</b>, um neueste wissenschaftliche Erkenntnisse in die Arbeit der Unfallkommissionen einfließen zu lassen</li> <li>• <b>Förderung von Pilotprojekten</b> für mehr Verkehrssicherheit</li> <li>• Erarbeitung eines <b>Erlasses für die örtliche Unfalluntersuchung</b> und daraus abzuleitende Maßnahmen zur Bekämpfung von Straßenverkehrsunfällen im Saarland durch Unfallkommissionen (<b>Unfallkommissionserlass 2018</b>)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesbetrieb für Straßenbau</li> <li>• MWAEV -Landesunfallkommission</li> <li>• MIBS - Vollzugs-polizei</li> <li>• Straßenverkehrsbehörden SL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BMVI/BAST (Elektronische Arbeitshilfe zur Vorauswahl kritischer Streckenabschnitte)</li> <li>• Unfallforschung der Versicherer (UDV)</li> <li>• Hochschule für Technik und Wissenschaft (htwsaar)</li> </ul>

<b>VI. 2.1.4 Regelmäßige Straßenver- kehrssicher- heitsüberprü- fungen (Artikel 6)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Durchführung von Sicherheitsüberprüfungen</b> analog der bundesweit etablierten Verfahrenswei- semittels Streckenkontrollen der zuständigen Au- tobahn- und Straßenmeistereien in regelmäßigen Abständen einschließlich Dokumentations- und Berichtspflicht der Streckenwartung</li> <li>• Regelkonforme Einrichtung und Kontrolle von Straßenbaustellen</li> <li>• Durchführung regelmäßiger bzw. anlassbezogener <b>Verkehrsschauen</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesbetrieb für Straßenbau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßenverkehrs- behörden</li> <li>• Polizei</li> <li>• Verkehrssiche- rungsunterneh- men</li> </ul>
<b>VI. 2.1.5 Weiterverfol- gung der Ver- fahren für in Betrieb befind- liche Straßen (Artikel 6a)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellung und fortlaufende Aktualisierung eines nach Prioritäten gestaffelten, <b>risikobasierten Akti- onsplans</b> auf Basis der vorliegenden Erkenntnisse aus den gezielten Sicherheitsüberprüfungen, mit dem die Umsetzung der ermittelten Abhilfemaß- nahmen verfolgt wird.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesbetrieb für Straßenbau</li> <li>• MWAEV</li> </ul>	
<b>VI. 2.1.6 Schutz unge- schützter Ver- kehrsteilneh- mender (Artikel 6b)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsequente Berücksichtigung der Belange der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden bereits in den sehr frühen Planungsphasen im Rahmen der weiteren Verfahren der vorliegenden <b>Infrastruk- tursicherheitsrichtlinie</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesbetrieb für Straßenbau</li> </ul>	
<b>VI 2.1.7 Fahrbahnmar- kierungen und Verkehrszei- chen (Artikel 6c)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung der Ergebnisse der Sachverständigen- gruppe der EU zur <b>Förderung der wirksamen Les- barkeit und Erkennbarkeit von Fahrbahnmarkie- rungen und Verkehrszeichen</b> sowohl für Fahr- zeug führende Personen als auch automatisierte Fahrerassistenzsysteme. Diese Ergebnisse umfas- sen gemeinsame Spezifikationen, welche auf die Sicherstellung des operationellen Einsatzes von Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen ab- zielen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesbetrieb für Straßenbau</li> <li>• MWAEV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Europäi- sche Exper- tengruppe EGRIS</li> <li>• BMVI</li> <li>• BAST</li> </ul>
<b>VI. 2.1.8 Bestellung und Ausbildung von Gutach- tern (Artikel 9)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Bedarfsgerechte Qualifizierung weiterer Fach- kräfte zu entsprechenden Gutachterinnen und Gutachtern</b> im Hinblick auf die Durchführung der geforderten Sicherheitsaudits sowohl in den Pla- nungs-, Bau- und ersten Betriebsphasen eines Straßenbauprojekts, als auch für das in Betrieb befindliche Bestandnetz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesbetrieb für Straßenbau</li> <li>• MWAEV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bergische Universität Wuppertal</li> <li>• Bauhaus Universität Weimar</li> </ul>
<b>VI. 3 Prinzip der Einheit von Bau und Be- trieb von Stra- ßen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewährleistung des Prinzips einer einheitlichen Straßenraumgestaltung sowie einer standardisier- ten Straßenausstattung, um das richtige Verhalten der Verkehrsteilnehmenden zu fördern und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen</li> <li>• Frühzeitiges Erkennen von Gefahrenquellen im Straßenverkehr zur Vermeidung von Verkehrsunfäl- len unter Zuhilfenahme des <b>Merkbblatts für die Durchführung von Verkehrsschauen (MDV)</b> der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrs- wesen e.V. (FGSV Nr. 389) und des „Praxisleitfa- dens Verkehrsschau“ des ADAC</li> <li>• <b>Initiative für die Entwicklung einer</b> digitalen Arbeitshilfe „Verkehrsschau“ auf Bund-Länder- Ebene zur Unterstützung der Arbeit der Behörden vor Ort</li> <li>• Bitte an die Verkehrsschaubehörden, von dem wichtigen Instrument der Verkehrsschau Ge- brauch zu machen. Verkehrsschauen liefern wichtige Erkenntnisse über mögliche Sicherheits- defizite hinsichtlich Straßenraumgestaltung und Verkehrszeichen bzw. -einrichtungen sowie über Unfallursachen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• Straßenverkehrs- behörden SL</li> <li>• Straßenbaube- hörden</li> <li>• Vollzugspolizei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elektronische Arbeitshilfe: BMVI und BAST</li> <li>• ADAC</li> </ul>
<b>VI. 4 Straßen- betriebsdienst</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorhaltung und bedarfsgerechte Organisation bzw. Anpassung des Straßenbetriebsdienstes, um letzt-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesbetrieb für Straßenbau</li> </ul>	

	lich die Anforderungen an ein hohes Straßenverkehrssicherheitsniveau dauerhaft sicherstellen zu können.			
<b>VI. 5 Vermeidung von Baumunfällen auf Landstraßen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schrittweise <b>Realisierung von hindernisfreien Seitenräumen</b> an Straßen. Dabei ist den Belangen der Verkehrssicherheit im Rahmen der Abwägung mit anderen Schutzgütern (Naturschutz) eine hohe Priorität einzuräumen.</li> <li>Neupflanzungen nur in einem Abstand von <math>\geq 7,50</math> m zum Fahrbahnrand</li> <li><b>Absicherung vorhandener Bäume</b> mit Schutzeinrichtungen bei kritischen Abständen <math>&lt; 7,50</math> m zum Fahrbahnrand. Sofern die Montage von Schutzeinrichtungen nicht möglich ist, sind verkehrsrechtliche Maßnahmen zu ergreifen</li> <li>Zusätzliche <b>Anbringung von technischem Unterfahrschutz</b> im Bereich von Motorradstrecken und an unfallauffälligen Strecken mit Beteiligung von Motorradfahrern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Landesbetrieb für Straßenbau</li> </ul>		
<b>VI. 6 Vermeidung von Überholunfällen auf Bundes- und Landesstraßen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mittel- bis langfristig <b>Übertragung des Entwurfsprinzips der RAL</b> auf das bestehende Landstraßennetz.</li> <li>Zunächst vorrangige Anpassung für besonders unfallauffällige Strecken, ggf. unter Nutzung verkehrsrechtlicher Maßnahmen</li> <li>Herstellung weniger, möglichst einheitlicher und untereinander deutlich zu unterscheidender Straßentypen</li> <li>Ziel: selbsterklärende, sichere Landstraßen, die Kraftfahrende wiedererkennen und zu einem richtigen Verkehrsverhalten veranlassen sollen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Landesbetrieb für Straßenbau</li> </ul>		
<b>VI. 7 Verbesserung der Sicherheit für Motorrad Fahrende auf Landstraßen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bund-/Länder-Gremienarbeit zur Festlegung des Rechtsrahmens von Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</li> <li>Mitwirkung an der Überarbeitung des Merkblatts zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MVMot)</li> <li>Bitte an die Planungs- und Umsetzungsbehörden, die Empfehlungen des MVMot zu berücksichtigen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bund-/Länder-Gremien</li> <li>MWAEV-Landesunfallkommission</li> <li>Örtliche Unfallkommissionen</li> </ul>		
<b>VI.8 Verkehrssicherheit für den Radverkehr</b>	<b>Fortschreibung Saarländischer Radverkehrsplan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Landesbetrieb für Straßenbau</li> <li>MWAEV</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Systematische Bestandsaufnahme der Radverkehrsinfrastruktur u.a. mit dem Ziel der Qualitätsverbesserung und Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> <li>Unterstützung der Städte und Gemeinden bei der <b>Umsetzung innovativer Lösungsansätze</b>, wie z.B. die Einrichtung einer Fahrradzone in der Landeshauptstadt Saarbrücken</li> <li><b>Bereitstellung und Vorhaltung ausreichender Personalkapazitäten</b> für die Planung und den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zur Steigerung der Qualität der Radwege und damit zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit.</li> </ul>			
	<b>AG Alltagsradverkehr (mit UAG Recht und Sicherheit)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erarbeitung von neuen Strategien und Ideen zur Förderung des Alltagsradverkehrs</li> <li>Verbesserung der Vernetzung aller Akteure durch Dialog, Kommunikation und Koordination</li> <li>Möglichkeiten und Impulse auch mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit für Rad Fahrende zu erhöhen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV- AG Alltagsradverkehr</li> <li>Kreise, Städte und Gemeinden SL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADFC</li> <li>VCD</li> <li>ADAC</li> <li>....</li> </ul>
	<b>Gründung Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zielgerichtete Förderung der Städte und Kommunen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtaufkommen des Verkehrs, auch unter Aspekten der Verkehrssicherheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> <li>Städte und Gemeinden SL</li> </ul>	
	<b>Broschüre „Maßgaben und Richtlinien beim Ausbau von Radverkehrsanlagen“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV-AG Alltagsradverkehr</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komprimierte Darstellung der wichtigsten rechtlichen und straßenbaulichen Aspekte für die verschiedenen Formen der sicheren Radverkehrsführung für Planer und Entscheider vor Ort</li> </ul>		
<b>VI. 9. Verkehrssicherheit für den Fußverkehr</b>	<p>Mitwirkung in der <b>Länderarbeitsgruppe „Ad hoc AG Fußverkehrspolitik“</b> der Verkehrsministerkonferenz Erarbeitung von Vorschlägen zur</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung der Attraktivität und Aufenthaltsfunktion der innerörtlichen Straßenräume</li> <li>• Steigerung der Verkehrssicherheit des Fußverkehrs und Reduzierung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden</li> <li>• Erhöhung der Anzahl der zu Fuß zurückgelegten Wege und Wegeanteile</li> <li>• Schaffung durchgängiger und barrierefreier Netze</li> <li>• Ermöglichung einfacher und sicherer Straßenquerungen</li> </ul> <p>Mitwirkung im <b>„Bündnis für moderne Mobilität“</b> und dem <b>„Nationalen Kompetenzwerk für nachhaltige Mobilität“</b> (<a href="http://www.nakomo.de">www.nakomo.de</a>) von Bund und Ländern. Mit wissenschaftlicher Unterstützung sowie Experten aus den Städten und Gemeinden der Stadtplanung und Verkehrsvereinen Entwicklung von Strategien und Konzepten, um den Fußverkehr auch in den saarländischen Kommunen zu fördern und den hierfür erforderlichen Rechtsrahmen zu schaffen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> </ul>	
<b>VI. 10.1 Falschfahrten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Überprüfung des im Jahr 2013 umgesetzten Maßnahmenkatalogs</b> auf der Grundlage einer Verkehrsschau an 80 BAB-Anschlüssen</li> <li>• <b>Optimierung der Beschilderungen und Markierungen</b> mit dem Ziel, die Einfahrt-Situation an Autobahnanschlussstellen begreifbarer zu machen.</li> <li>• <b>Ständige vorausschauende Streckenkontrollen</b> an den Autobahnanschlüssen sowie auf zweibahnigen Bundesstraßen zur Erkennung von Defiziten, die zu Falschfahrten führen können.</li> <li>• <b>Analyse und Bewertung</b> der anonymisiert an das Statistische Bundesamt übermittelten Unfalldaten über polizeilich aufgenommenen Straßenverkehrsunfälle auf Autobahnen, damit auf Gefahrenlagen reagiert werden kann.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesbetrieb für Straßenbau/Landesunfallkommission</li> <li>• Fernstraßenbundsamt (FBA) und Autobahn GmbH (Autobahn-Unfallkommission)</li> </ul>	
<b>VI. 11. Mehr Sicherheit in Straßenbaustellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Konsequente Einhaltung und Überwachung der Regelungen der Richtlinien</b> für die Sicherung von Arbeitsstellen (RSA) und der neuen Anforderungen an Arbeitsplätze und Verkehrswege auf Baustellen im Grenzbereich zum Straßenverkehr - Straßenbaustellen (ASR A5.2).</li> <li>• <b>Verbesserung</b> Erkennbarkeit und Begreifbarkeit der Verkehrsführung innerhalb der Baustellen</li> <li>• <b>Umsetzung des Leitfadens des BMVI zum Arbeitsstellenmanagement</b> auf mehrbahnigen Bundesstraßen, um die Dauer und die Auswirkungen von arbeitsstellenbedingten verkehrlichen Störungen auf ein Minimum zu reduzieren und damit insbesondere staubedingte Unfälle zu vermeiden</li> <li>• <b>Mitwirkung in der Bund-/Länder-Arbeitsgruppe</b> unter Federführung der BASt zur Weiterentwicklung des Verkehrsanalyzesystems (VAS) zum Arbeitsstellenmanagement und zur Planung sicherer und leistungsfähiger Baustellenverkehrsführungen auf mehrbahnigen Bundesfernstraßen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV- Landesbetrieb für Straßenbau</li> </ul>	
<b>V. 12. Verkehrssicherheits-screening (VSS) für das überörtliche Straßennetz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung der Voraussetzung zur Einführung des Verkehrssicherheitsscreenings (VSS) in organisatorischer, personeller und finanzieller Hinsicht auf der Basis des bereits im Saarland an Bundes- und Landstraßen landesweit eingerichteten Verkehrsmonitorings, das umfassend und flächendeckend Verkehrsdaten auf einbahnigen, zweistreifigen Straßen im Gegenrichtungsverkehr zur Verfügung stellt. Das VSS führt sämtliche verkehrssicherheitsrelevanten Daten zur Identifizierung von unfallauffälligen Streckenabschnitten aus verschiedenen Datenquel-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• Landesbetrieb für Straßenbau</li> </ul>	

	<p>len systematisch für das gesamte überörtliche Straßennetz des Saarlandes zusammen und wertet sie einheitlich aus. Dies führt letztlich</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ zu einer Effizienzsteigerung und Harmonisierung der Arbeit der Verkehrsschau- und Unfallkommissionen SL durch die netzweite Bereitstellung aller Basisinformationen und</li> <li>○ zu einer effizienteren Verkehrsüberwachung an unfallauffälligen Stellen, bei denen nicht angepasste Geschwindigkeit unfallursächlich war.</li> </ul>		
<p><b>VI. 13. Infrastrukturinvestitionen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Programm „Gute Straßen für das Saarland“</b>, um im Rahmen grundlegender Erneuerungen gezielt den Zustand der Straßen dauerhaft zu verbessern und damit auch die Sicherheit auf den Straßen nachhaltig zu erhöhen soll.</li> <li>• <b>Prioritäre Umsetzung der Beschlüsse der Unfallkommissionen</b>, um unfallkritische Stellen zu beseitigen und dadurch das Risiko zu verunfallen wesentlich zu vermindern</li> <li>• <b>Sicherheitsaudits</b> zur Unterstützung der Planungen zum Neu-, Um- und Ausbau zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• Landesbetrieb für Straßenbau</li> <li>• MWAEV-Landesunfallkommissionen</li> <li>• Örtliche Unfallfallkommissionen</li> </ul>	



<b>VII. Verkehrsmittel (Handlungsfeld Maschine)</b>			
<b>VII.1 Technik</b>			
<b>VII.1.1 Fahrerassistenztechnik</b>	<p><b>Bund-Länder-Gremienarbeit zur Festlegung des Rechtsrahmens von Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung und Verbesserung von Fahrerassistenzsystemen für möglichst alle Kraftfahrzeugtypen und zur Unterstützung der Menschen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Basis wissenschaftlicher Forschung,</li> <li>• Unterstützung des Abschaltverbots von Notbremsassistenten für Fahrzeuge von mehr als 3,5 t zGM.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> </ul>	
	<p><b>Appell an</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>alle Verkehrsteilnehmenden</b>, sich trotz zunehmender Marktdurchdringung von Fahrerassistenztechnik der eigenen Verantwortung bei der aktiven Fahrzeugführung stets bewusst zu sein.</li> <li>• die <b>Generation 65 plus</b>, vom Angebot, z.B. des ADAC Saar, von Fahrsicherheitstrainings und der praktischen Anwendung von Fahrerassistenzsystemen Gebrauch zu machen.</li> <li>• <b>Hersteller von Fahrerassistenzsystemen</b>, bei der Bewerbung dieser Systeme die Vorteile aber auch die Grenzen realistisch darzustellen.</li> <li>• <b>saarländische Fahrschulen</b> zur Vermittlung von Lerninhalten im theoretischen und fahrpraktischen Unterricht zum Thema Fahrerassistenzsysteme.</li> <li>• <b>Unternehmen und Behörden mit entsprechender Fahrzeugflotte</b> im Rahmen der „Aktion Abbiegeassistent“ des Bundesverkehrsministeriums vom Angebot der Sicherheitspartnerschaft und den damit verbundenen Fördermöglichkeiten für Bestandsfahrzeuge Gebrauch zu machen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• MIBS</li> <li>• BMVI</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ADAC Saar</li> <li>• Landesverband der Fahrlehrer Saar e.V.</li> <li>• Interessenverband Deutscher Fahrlehrer SL e.V.</li> </ul>
	<p><b>Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit</b> Verteilung von Sicherheitsinformationen und Sicherheitsbotschaften am „Tag der Verkehrssicherheit“ zum Thema Fahrerassistenztechnik</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• MIBS</li> </ul>	
	<p><b>Verkehrssicherheitsprojekt „Spiegeleinstellplatz“</b> Anfertigung einer Schablone zur Markierung eines Spiegeleinstellplatzes, um vor Fahrtantritt die korrekte Einstellung des gesetzlich vorgeschriebenen Spiegelsystems für Fahrzeuge von mehr als 3,5 t zGM durch das Fahrpersonal überprüfen zu können. Vermeidung von Rechtsabbiegeunfällen im toten Winkel.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV-Landesunfallkommission</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesverband Verkehrsgewerbe Saar e.V.(LVS)</li> <li>• BG Verkehr</li> </ul>
<b>VII.1.2 Fahrzeugbereifung</b>	<p><b>Appell an alle Verkehrsteilnehmenden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sichtkontrolle der Reifen bei jedem zweiten Tankstopp, und Prüfung des Reifendrucks, Ersatz von Reifen ohne ausreichendes Profil oder mit Schäden durch eine Fachwerkstatt.</li> <li>• Beachtung der Notwendigkeit eines geänderten Reifendrucks vor allem vor längeren Fahrten mit hoher Ladung.</li> <li>• Verwendung von Winterreifen nach der „O bis O – Regel“, d.h. in der Zeit von Oktober bis Ostern.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• MIBS</li> </ul>	
	<p><b>Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit</b> Regelmäßige Sicherheitshinweise zu Ferienbeginn und rechtzeitig zu Beginn der Wintermonate bzw. im Rahmen des Tags der Verkehrssicherheit</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• MIBS-Vollzugs-polizei</li> </ul>	
	<p><b>Überwachungsmaßnahmen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS-Vollzugs-polizei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TÜV Saarland e.V.</li> <li>• KÜS e.V.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vollzugspolizei als ständige Aufgabe und im Rahmen von Sonderkontrollaktionen, beispielsweise im Bereich Schwerlastverkehr</li> <li>Technische Überwachung durch staatlich anerkannte Prüforganisationen im Rahmen der Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung</li> </ul> <p><b>Verkehrssicherheitsberatung der Vollzugspolizei</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kundschaft an Baumärkten über das richtige Beladen von Pkw und Anhängern</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>DEKRA GmbH</li> <li>GTÜ GmbH</li> </ul>
<b>VII.1.3 Fahrzeugbeleuchtung</b>	<p><b>Appell an</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsteilnehmende, regelmäßig auf eine funktionstüchtige und korrekt eingestellte Fahrzeugbeleuchtung zu achten.</li> <li>Rad Fahrende, das Angebot der Fachberatung einer korrekten Fahrradbeleuchtung der Fahrradwerkstätten, z.B. ADFC Saar oder des Fachhandels, anzunehmen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> <li>MIBS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADFC Saar e.V.</li> </ul>
	<p><b>Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Jährlicher Hinweis über die Medien zur Nutzung des kostenlosen Service der Aktion Lichttest zur Prüfung der lichttechnischen Einrichtungen am Kfz. <a href="http://www.licht-test.de">www.licht-test.de</a></li> <li>Tag der Verkehrssicherheit: Werbung für eine korrekt eingestellte Fahrzeugbeleuchtung und zum Tragen von heller und reflektierender Kleidung, Verteilung von Sicherheitsutensilien und Infomaterial zur Erhöhung der Sichtbarkeit im Straßenverkehr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV-Runder Tisch der Länder im DVR/AG Alltagsradverkehr</li> <li>MIBS-AG VS/Vollzugspolizei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zentralverband des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes e.V.</li> <li>Deutsche Verkehrswacht (DVV)</li> <li>Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)</li> </ul>
	<p><b>Verkehrssicherheitsprojekt „Sicherheit durch Sichtbarkeit“ für Rad Fahrende</b></p> <p>Übergabe von Sichtbarkeitsmaterialien, Radfahrwarnwesten und Beleuchtungssets, z.B. beim Start und Abschluss der Aktion „Stadtradeln“ oder am Tag der Verkehrssicherheit.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV-AG Alltagsradverkehr</li> </ul>	
	<p><b>Überwachungsmaßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vollzugspolizei als ständige Aufgabe oder im Rahmen von Sonderkontrollaktionen „Lichttest“</li> <li>Technische Überwachung durch staatlich anerkannte Prüforganisationen im Rahmen der Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MIBS-Vollzugspolizei</li> <li>MBK-Grundschulen und berufsbildende Schulen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>TÜV Saarland e.V.</li> <li>KÜS e.V.</li> <li>DEKRA GmbH</li> <li>GTÜ GmbH</li> </ul>
	<p><b>Verkehrssicherheitsberatung der Vollzugspolizei</b></p> <p>Vermittlung der richtigen Fahrzeugbeleuchtung im theoretischen und praktischen Unterricht in den <b>Jugendverkehrsschulen</b> bzw. an den <b>berufsbildenden Schulen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MIBS -Vollzugspolizei</li> <li>MBK- Grundschulen, berufsbildende Schulen</li> <li>Jugendverkehrsschulen des Saarlandes</li> </ul>	
<b>VII.2 Fahrzeugarten</b>			
<b>VII.2.1. Pkw</b>	<p><b>Unterstützung der Bundesregierung und der BAST im Rahmen der Gremienarbeit als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b></p> <p>Weiterer Ausbau der verpflichtenden Einführung von Fahrerassistenztechnik bzw. technische Optimierung des Potenzials auf europäischer Ebene, z.B. Notbrems-Abbiegeassistenten. Hierzu zählen auch Abstandregeltempomat und Spurhalte- und Aufmerksamkeitswarnsysteme.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> </ul>	
	<p><b>Appell an Fahrzeughersteller</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Angebot wichtiger <b>Fahrzeugtechnik</b> für mehr Verkehrssicherheit als <b>Serienausstattung</b> möglichst für alle Fahrzeugklassen.</li> <li>Gestaltung des Informationsangebots, der Informationsdarbietung, Möglichkeit der Informationsverarbeitung und Bedienbarkeit der Systeme intuitiv und nutzerfreundlich mit Blick auf die zu <b>bewältigende Fahraufgabe. Moderne Technik soll unterstützen und nicht ablenken.</b></li> <li>Bewerbung der Systeme mit realistischer Darstellung ihrer Vorteile aber auch der Grenzen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> <li>MIBS</li> <li>BAFA</li> </ul>	

	<p><b>Halterinnen und Halter von Elektro- und Hybridfahrzeugen</b> Prüfung der Nachrüstung eines akustischen Warnsystems für geräuscharme Fahrzeuge (AVAS) unter Inanspruchnahme der Fördermöglichkeiten des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausführungkontrolle (BAFA).</p>		
<b>VII.2.2 Lkw</b>	<p><b>Unterstützung der Bundesregierung und der BAST im Rahmen der Gremienarbeit als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterer Ausbau der verpflichtenden Einführung von Fahrerassistenztechnik der Umfeldüberwachung von Schwerlastfahrzeugen bzw. technische Optimierung des Potenzials auf europäischer Ebene, vor allem des. Notbremsassistenten auf der Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse. Hierzu zählen auch Abstandregeltempomat und Spurhalte- und Aufmerksamkeitswarnsysteme.</li> <li>• Optimierung der Widerstandsfähigkeit von passiven Unterfahrschutzeinrichtungen und deren Prüfanforderungen, ohne die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zu schmälern.</li> </ul> <p><b>Mitwirkung an der Festlegung des gesetzlichen Rahmens als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b> Verbot des Abschaltens des gesetzlich vorgeschriebenen Notbremsassistenten ab einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesbetrieb Verkehrsgerwerbe Saar (LVS) e.V.</li> <li>• Unfallforschung der Versicherer (UDV) e.V.</li> </ul>
	<p><b>Appell an</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Unternehmen des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs sowie Behörden und Institutionen mit entsprechendem Fuhrpark</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschaffung von Fahrzeugen mit Systemen der aktiven Umfeldüberwachung, vor allem mit Abstandsregeltempomaten und Vorgabe einer verbindlichen Nutzungsverpflichtung des Fahrpersonals im Rahmen der innerbetrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit.</li> <li>• Inanspruchnahme des Angebots einer Sicherheitspartnerschaft und den damit verbundenen Fördermöglichkeiten von Abbiegeassistenten für Bestandsfahrzeuge im Rahmen der „Aktion Abbiegeassistent“ des Bundesverkehrsministeriums.</li> <li>• Nutzung festigkeitsgeprüfter Systeme als passive Unterfahrschutzeinrichtungen wo immer möglich, und Verzicht auf gesetzliche Ausnahmetatbestände für den Frontunterfahrschutz (z. B. bei Geländegängigkeit) in vertretbarer Weise zugunsten der Verkehrssicherheit.</li> </ul> </li> <li>• <b>Saarländerinnen und Saarländer</b> Für ein faires und ausgewogenes Miteinander in Bezugs auf Forderungen von Durchfahrverboten für Fahrzeuge des gewerblichen Güterverkehrs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• BMVI</li> </ul>	
	<p><b>Verkehrssicherheitsprojekt „Spiegeleinstellplatz“.</b> Anfertigung einer Schablone zur Markierung eines Spiegeleinstellplatzes, um vor Fahrtantritt die korrekte Einstellung des gesetzlich vorgeschriebenen Spiegelsystems für Fahrzeuge von mehr als 3,5 t zGM durch das Fahrpersonal überprüfen zu können. Vermeidung von Rechtsabbiegeunfällen im toten Winkel.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV-Landesunfallkommission</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesverband Verkehrsgerwerbe Saar e.V.(LVS)</li> <li>• BG Verkehr</li> </ul>
<b>VII.2.3. Lang-Lkw</b>	<p><b>Mitwirkung an der Festlegung des gesetzlichen Rahmens als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b> Verpflichtende Ausstattung der Lang-Lkw mit einem Abbiegeassistenten, mitblinkenden Seitenmarkierungsleuchten sowie Konturmarkierungen am Heck (rot oder gelb) und an der Seite (weiß oder gelb) zur Unterstützung des Fahrpersonals und zum Schutz vor allem von Rad Fahrenden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• MIBS</li> </ul>	
	<p><b>Mitwirkung an der praktischen Umsetzung des Einsatzes von Lang-Lkw auf dem saarländischen Straßennetz</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV-Landesbetrieb für Straßenbau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesverband Ver-</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fortlaufende Prüfung und Bewertung der Anträge von saarländischen Transport- und Logistikfirmen zur Streckenfreigabe für Lang-Lkw vor allem mit Blick auf die verkehrssichere Befahrbarkeit.</li> <li>Beantragung der Aufnahme in das Positivnetz und Freigabe beim Bundesverkehrsministerium in enger Abstimmung mit Rheinland-Pfalz.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Straßenverkehrsbehörden SL</li> <li>MIBS-Vollzugspolizei</li> </ul>	kehrsgewerbe Saar e.V. (LVS)
<b>VII.2.4. Großraum- und Schwertransporte (GST)</b>	<b>Gewährleistung des ständigen Informationsaustausches</b> mit den mit den Transporten beauftragten und sie durchführenden Personen, des Personals der Erlaubnis und Genehmigungsbehörden sowie den Begleit- und Kontrollkräften der Polizei und Verwaltungshelfern (und zukünftig Beliehenen), um das Gefahrenpotenzial für die Verkehrssicherheit durch GST weitestgehend auszuschließen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV – Landesbetrieb für Straßenbau</li> <li>Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden des Regionalverbandes, der Landeshauptstadt und der Landkreise</li> <li>MIBS-Vollzugspolizei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Landesbetrieb Verkehrsgewerbe Saar (LVS) e.V.</li> <li>Privatdienstleister Transportbegleitung</li> <li>Transportunternehmen</li> </ul>
	<b>Mitwirkung in der Bund-Länder-Gremienarbeit zur Festlegung des gesetzlichen Rahmens als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung der Vollzugspolizei von der Tätigkeit der Abfahrtskontrolle und Transportbegleitung durch Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für den Einsatz von <ul style="list-style-type: none"> <li>Verwaltungshelfern in einer ersten Stufe</li> <li>Beliehenen in einer zweiten Stufe für die Transportbegleitung von GST</li> </ul> </li> <li>Ständige Optimierung des VEMAGS-Systems gemeinsam mit den Ländern und des Produktentwicklers.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> <li>MIBS</li> </ul>	
<b>VII.2.5 Fahrräder</b>	<b>Richtlinie zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität – Teilförderung Radverkehr (NMOB-Rad)</b> für Vorhaben zur Radverkehrsförderung in den Jahren 2021-2022 bis zu 1 Mio. € Fördermittel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> </ul>	
	<b>Verbesserung der Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im ÖPNV</b> zur Steigerung des Radverkehrs im Alltag.	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> </ul>	Verkehrsbetriebe
	Hinweis auf das Projekt des ADFC, Zertifikat „ <b>Fahrradfreundlicher Arbeitgeber</b> “ als Anreiz zur Verbesserung betrieblichen Infrastruktur, um insbesondere Pendelnde von der Nutzung des Fahrrades für den Arbeitsweg zu überzeugen,	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> </ul>	ADFC
	<b>Lern- und Fortbildungsangebote</b> , die das Fahrradfahren sicherer machen, z.B. Radfahrausbildung mit dem Erwerb des Fahrradführerscheins für die Grundschülerinnen und Grundschülerinnen in den saarländischen Jugendverkehrsschulen oder <b>Pedelec-Sicherheitstrainings</b> für die Generation 65plus	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> <li>MIBS-Vollzugspolizei</li> <li>Jugendverkehrsschulen</li> </ul>	ADFC
	<b>Programm „fit &amp; mobil“ – Sicheres Radfahren für Flüchtlinge“ des Landesinstituts für präventives Handeln (LPH)</b> <b>Projekt zur Befähigung</b> von Multiplikatoren, Übungsleiter und Ehrenamtliche, Radfahrkurse mit Geflüchteten durchzuführen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Landesinstitut für präventives Handeln (LPH)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Saarländischer Radfahrer-Bund e.V.</li> </ul>
<b>VII.2.6 Motorisierte Zweiräder</b>	<b>Appell an Hersteller von motorisierten Zweirädern</b> Erforschung und Entwicklung von zuverlässigen Fahrerassistenzsystemen für den motorisierten Krafttradbereich und Zurverfügungstellung für möglichst viele mot. Zweiradklassen Entwicklung von Systemen, <ul style="list-style-type: none"> <li>deren Menüfunktionen und Bedienbarkeiten eine Blickabwendung auf das absolut notwendige Maß reduziert und Ablenkung vermeidet.</li> <li>mit fahrzeug- und geräteübergreifenden Bedienlogiken für die zentralen und am häufigsten genutzten Anwendungen, die intuitiv und selbsterklärend sind.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> <li>MIBS</li> </ul>	
	<b>Mitwirkung in der Bund-Länder-Gremienarbeit zur Festlegung des gesetzlichen Rahmens und der Möglichkeit der Erforschung als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MWAEV</li> <li>MIBS</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen für mot. Zweiräder auf der Basis der Informations- und Kommunikationstechnologie</b> Verbesserung der Umweltleistung, der Effizienz und der Straßenverkehrssicherheit durch Austausch von Informationen zwischen Umwelt und Fahrerinnen und Fahrern, um deren Sicherheit zu erhöhen. Für mehr Verkehrssicherheit können vor allem Kurven- Gegenverkehr- und Auffahrwarner sowie Überhol-, Wende- und Linksabblendeassistenten sorgen.</li> <li>• <b>Europaweit einheitliche Begrenzung</b> und Einhaltung der Geräuschemissionen von Motorrädern in allen Fahrzuständen (Real Driving Sound Emissions) und Schaffung von notwendigen nationalen Gesetzesänderungen.</li> <li>• <b>Beseitigung von Diskrepanzen</b> zwischen den Prüfvorschriften des Geräuschverhaltens zum Zeitpunkt der Typgenehmigung und dem im realen Fahrgeschehen auf der Basis realistischer Testszenarien.</li> <li>• <b>Verbot von technischen Vorrichtungen</b>, um über die Motorsteuerung belästigende und störende <b>Soundkulissen</b> zu generieren.</li> <li>• Entwicklung von Fahrgeräuschsystemen bei der <b>Elektrifizierung von Kraffrädern</b> aller Klassen, die die schmalen Fahrzeuge akustisch wahrnehmbar machen ohne jedoch Gesundheitsgefahren bei Dritten zu bewirken.</li> <li>• <b>Entwicklung von wirksamen Messverfahren für vollzugspolizeiliche Kontrollen</b>, um technische Manipulationen von Abgasanlagen und damit indizierte Lärmemissionen von motorisierten Zweirädern besser erkennen und nachweisen zu können.</li> <li>• <b>Erhöhung von Bußgeldern</b> im Zusammenhang mit unzulässigem Lärm durch <b>falsche Fahrweisen oder technische Manipulationen</b> von mot. Zweirädern.</li> </ul>		
<b>VII.2.7 Neue Mobilitätsformen</b>	<p><b>Bekanntnis zu einer aufwachsenden Mikromobilität mit dem Ziel:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung eines Mobilitätsmix aus Pkw, Fahrrad und eKF bzw. im Vor- und Nachlauf einer ÖPNV-Nutzung als Perspektive zur Entlastung der innerstädtischen Verkehrsbereiche (Verkehrsdichte, Verkehrsstärke, Luftreinhaltung, Lärmschutz).</li> <li>• Reduzierung der Kurzstreckenfahrten mit dem Auto zur Bewältigung der „Letzten Meile“.</li> </ul> <p><b>Förderung von Verleihsystemen</b> für E-Scooter, E-Roller und Pedelecs mit der Richtlinie NMOB-Sharing Fahrzeuge</p> <p><b>Vereinbarung mit der Deutschen Bahn AG und dem Saarländischen Verkehrsverbund (saarVV)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kostenfreie Mitnahme von eKF in den Beförderungsmitteln mit dem Ziel der Verknüpfung der individuellen Fortbewegung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> </ul>	
	<p><b>Bund-Länder-Gremienarbeit zur Festlegung des gesetzlichen Rechtsrahmens sowie der Richtlinien und Regelwerke als zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mitwirkung an der Einführung der ElektrokleinstfahrzeugeVO</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Besonderer Schutz der zu Fuß Gehenden durch Nutzung der Radverkehrsanlagen bzw. Fahrbahnen.</li> <li>• Hoher technischer Sicherheitsstandard der eKF.</li> <li>• Sorgfältige Beobachtung der Entwicklung und Nachjustierungen bei Bedarf.</li> </ul> </li> <li>• <b>Mitwirkung bei der 54. ÄnderungsVO zur StVO zum Schutz von eKF sowie an künftigen StVO-Novellen</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• MIBS</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seitenabstand von 1,5 m innerorts und 2 m außerorts.</li> <li>• Abbiegegeschwindigkeit für Kfz &gt;3,5 t zGM beim Rechtsabbiegen</li> <li>• Rechtliche Nachbesserungen bei erkanntem Bedarf.</li> <li>• Einführung einer niedrigschwelligeren Innovationsklausel zur Erprobung von kommunalen Verkehrssicherheitsprojekten</li> </ul> <p>• Mitwirkung bei anstehenden Beratungen zur Überarbeitung der <b>Richtlinien und Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA)</b> Berücksichtigung der Belange der Mikromobilität und deren Förderung im möglichst konfliktfreien Mix zum Radverkehr.</p>		
	<p><b>Appell an die saarländischen Kommunen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Orientierung der Verkehrsplanungen an einer gerechteren Verteilung des Verkehrsraumes, um das Wachstum alternativer Mobilitätsformen nachhaltig zu unterstützen.</li> <li>• Nutzung von Förderinstrumenten des Landes, um konzeptionell den Verkehr des Umweltverbundes zu stärken, und damit eine echte Wahlfreiheit bei der Verkehrsmittelwahl als Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen.</li> <li>• Erarbeitung von Verkehrskonzepten unter Beteiligung maßgeblicher staatlicher und nicht-staatlicher Akteure.</li> <li>• Anwendung neuer rechtlicher Möglichkeiten (Innovationsklausel) zur Erprobung von Verkehrssicherheitsprojekten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• Saarländische Städte und Gemeinden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsvereine des Saarlandes</li> </ul>
	<p><b>Mitarbeit in den Bund Länder Gremien</b> zur Entwicklung von neuen Mobilitätskonzepten und Verkehrssystemen, um neben der Förderung des Alltagsradverkehrs auch eKF intelligent und bedarfsgerecht zu integrieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nationale Kompetenznetzwerk für urbane Mobilität (NaKoMo) des Bundes und der Länder</b> Organisation von Wissenstransfer sowie Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte (<a href="http://www.nakomo.de">www.nakomo.de</a>)</li> <li>• „<b>Bündnis für moderne Mobilität</b>“ Lösungen für Nutzungskonkurrenzen und eine Neusortierung des kommunalen Verkehrsraumes gemeinsam mit dem Deutschen Städtetag und dem Deutschen Städte- und Gemeindeverband und wissenschaftlicher Unterstützung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> </ul>	
	<p><b>Appell an Rad Fahrende und eKF-Nutzende</b> Partnerschaftliches und rücksichtsvolles Verhalten auf den Radverkehrsanlagen. Es gilt nicht das Recht des Stärkeren, sondern das faire Miteinander.</p> <p><b>Appell an eKF Nutzende</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• eKF-Nutzende tragen maßgeblich zur Akzeptanz des neuen Mobilitätsform bei: Regelkonformes, rücksichtsvolles und vorausschauendes Verhalten sowohl während der Fahrt als auch nach Beendigung der Fahrt – keine Behinderungen durch achtloses oder chaotisches Abstellen.</li> <li>• Empfehlung des Tragens eines Fahrradhelmes und von festem Schuhwerk sowie des Freihaltens der Lenkstange von Taschen.</li> </ul> <p><b>Appell an Anbieter gewerblicher Verleihsysteme und saarländische Verkehrsvereine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibilisierung der Kundinnen und Kunden vor der Ausleihe für wichtige Verhaltensregeln rechtlicher und vertraglicher Art.</li> <li>• Treffen technischer Vorsorge zur Einhaltung von Verkehrsregeln und kommunaler Vorgaben.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• MIBS</li> <li>• Städte und Gemeinden SL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Saarländerinnen und Saarländer</li> <li>• ADAC</li> <li>• ADFC</li> <li>• VCD</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entgegenwirken von Situationen, die geeignet sind, die Akzeptanz für die Verkehrsmittel herabzusetzen, z.B. durch achtloses oder chaotisches Abstellen nach Nutzungsende.</li> <li>• Prüfung des Angebots von eKF-Fahrsicherheitskursen für Fahranfängerinnen und Fahranfänger, da Bremsen, Beschleunigen, Spurwechsel und das Fahren von Kurven nicht zu unterschätzen sind.</li> </ul> <p><b>Appell an Städte und Gemeinden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Berücksichtigung der sich ändernden Nutzungsbedarfe beim Neubau, Ausbau oder Umbau von Radverkehrsanlagen auf Straßen in kommunaler Zuständigkeit.</li> <li>• Rückbauten von Verkehrsflächen des motorisierten Verkehrs angemessen und verkehrsverträglich. Soweit die Straßenbaulast beim Land liegt, erfolgt dies analog.</li> <li>• Anstreben eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen der Förderung der Mikromobilität und der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs bei Verhandlungen über eine gewerbliche Zulassung mit Anbietern von E-Scooter-Verleihsystemen unter Berücksichtigung der bereits gemachten Erfahrungen von Städten in anderen Bundesländern.</li> </ul> <p><b>Appell an Saarländerinnen und Saarländer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geben wir neuen Mobilitätsformen eine Chance! Eine funktionierende Mikromobilität kann dazu beitragen, die die Verkehrsverhältnisse im urbanen Bereich quantitativ (Verkehrsmenge und Verkehrsdichte) und qualitativ (Zeit, Raum, Lärm, Luftreinhaltung) verbessern.</li> <li>• Angemessene Aufmerksamkeit und Vorsicht gegenüber dem neuen Verkehrsmittel zur Minimierung der Gefahr des Übersehens oder Unterschätzens gerade in der Anfangszeit. Wie immer gilt auch hier nicht das Recht des Stärkeren, sondern die Rücksichtnahme auf den Schwächeren.</li> </ul>		
	<p><b>Verkehrsüberwachung von E-Scootern und sonstigen eKF</b> Abgestimmte Kontrollmaßnahmen zwischen <b>Vollzugs-polizei und jeweils örtlich zuständigen Ortpolizei-behörden</b>: z.B. Fahrverhalten, Einhaltung von Streckenfahr-verboden u.a.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS-Vollzugspolizei</li> <li>• Ortpolizei-behörden</li> </ul>	
	<p><b>Informationsbroschüre der saarländischen Vollzugs-polizei</b> Sensibilisierung der Nutzenden z.B. von E-Scootern. Grundsätzliche Hinweise zu Verhaltenspflichten, Angaben zu gesetzlichen Regelungen (<a href="http://www.saarland.de/polizei">www.saarland.de/polizei</a>).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS- Vollzugspolizei</li> </ul>	
	<p><b>Erfassung einer eigenen Verkehrsbeteiligungsart „Elektrokleinstfahrzeuge“ bei der polizeilichen Verkehrs-unfallaufnahme</b> Konkretisierung der Polizeilichen Verkehrsunfallstatistik, um auf erkannte Unfallentwicklungen erforderlichenfalls reagieren zu können.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MIBS-Vollzugspolizei</li> </ul>	
	<p><b>Verkehrssicherheitsprojekt „Spiegeleinstellplatz“</b>. Anfertigung einer Schablone zur Markierung eines Spiegeleinstellplatzes, um vor Fahrtantritt die korrekte Einstellung des gesetzlich vorgeschriebenen Spiegelsystems für Fahrzeuge von mehr als 3,5 t zGM durch das Fahrpersonal überprüfen zu können. Vermeidung von Rechtsabbiegeunfällen im toten Winkel.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV-Landesunfallkommission</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesverband Verkehrsge- werbe Saar e.V.(LVS)</li> <li>• BG Verkehr</li> </ul>
<b>VII.2.8. ÖPNV</b>	<p><b>Optimierung des hohen Sicherheitsniveaus für den Eisenbahnverkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Beseitigung ungesicherter oder teilgesicherter Bahnübergänge</li> <li>○ Absperrung „wilder“ Bahnquerungen durch Zäune oder Gitter</li> <li>○ Bessere Anpassung der Bahnsteighöhen und Formen an die Fahrzeuge,</li> <li>○ Optimierung der Gestaltung der Türen</li> <li>○ Optimierung der Sicherheit auf den Zu- und Abgangswegen zu den Stationen und in den Verknüpfungspunkten</li> </ul> <p><b>Saarbahnverkehr</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• Aufgabenträger des ÖPNV</li> <li>• Städte und Gemein- den des Saarlandes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsunter- nehmen</li> </ul>

	<p>(zusätzlich zu genannten Maßnahmen der Eisenbahn):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Untersuchung der Punkte mit besonderer Unfallhäufung mit Beteiligung der Saarbahn,</li> <li>○ Entwicklung von Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrsregelung und Signalisierung an diesen Stellen.</li> </ul> <p><b>Busverkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ausstattung der Busse mit Fahrerassistenzsystemen, insbesondere Notbremsassistenten, Abbiegeassistenten und Elektronische Stabilitätsprogramme</li> <li>○ Entwicklung von Systemen zur Vereinfachung der Gurtnutzung und besseren Sicherung mitgeführter Gegenstände wie Fahrräder, Kinderwagen oder Gehhilfen</li> <li>○ Optimierung des Ein- und Ausstiegs durch Kneeling-Systeme (Absenken des Fahrzeugs an Haltestellen) und erhöhte Einstiegsplattformen an Haltestellen.</li> <li>○ Optimierung der Sicherheit für Fußgänger im Umfeld der Bushaltestellen</li> </ul> <p><b>Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV im Saarland:</b> Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, durch die der Anteil des deutlich sichereren ÖPNV gegenüber dem IV und damit die Verkehrssicherheit gesteigert wird (Maßnahmen im Detail im VEP-ÖPNV beschrieben)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umfassende Tarifreform zum 01.07.2021</li> <li>• Deutliche Ausweitung des Schienennetzes für den Personenverkehr</li> <li>• Optimierung des vorhandenen Schienennetzes zu einem S-Bahn-System Saarland</li> <li>• Optimierung des Bussystems im Regionalbusverkehr,</li> <li>• Optimierung der grenzüberschreitenden Verkehre</li> <li>• Optimierung der Verknüpfungen mit den anderen Verkehrsmitteln (Park und Ride, Bike und Ride)</li> <li>• Verbesserung der Gestaltung und des Erscheinungsbildes der Haltestellen und Stationen</li> </ul>		
<p><b>VIII. Verkehr der Zukunft</b></p>			
<p><b>VIII.1 Automatisiertes Vernetztes Fahren (AVF), Konnektivität</b></p>	<p><b>Mitwirkung in den Bund-Länder-Gremien</b> <b>Projektbegleitung „Digitales Testfeldes DEU-FRA-LUX“</b> zur Erschließung der Potenziale der AVF-Technologien im grenzüberschreitenden, europäischen Kontext auf der Basis der Kernaussagen der vom Bund eingesetzten Ethik-Kommission Automatisiertes und Vernetztes Fahren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung von Rahmenbedingungen</li> <li>• Verbesserung der Vereinbarkeit der technischen Lösungen</li> <li>• Ermöglichung von anwendungsnahen Demonstrationen</li> <li>• mit den Schwerpunkten; <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Erzeugung, Verarbeitung, Speicherung, Weitergabe und Verwertung von Daten für das automatisierte und vernetzte Fahren</li> <li>○ Interoperabilität / kontinuierliche Kompatibilität automatisierter Fahrfunktionen</li> <li>○ Funktionssicherheit im grenzüberschreitenden Verkehr</li> <li>○ Verknüpfung automatisierter Fahrfunktionen mit dem vernetzten Fahren einschließlich der Verbindung zu Intelligenen Verkehrssystemen (IVS)</li> <li>○ Untersuchung der Auswirkungen und Effekte des AVF</li> </ul> </li> </ul> <p>Derzeit folgende Projekte als konkrete Anwendungsfälle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Interreg-Projekt TERMINAL:</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> <li>• Landkreis Merzig-Wadern</li> <li>• Hochschule für Technik und Wissenschaft (htwsaar)</li> </ul>	



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ITS Testfeld MZG ITeM („Testkreuzung“)</li> <li>• Projekt „SaarMover“</li> </ul> <p><b>Mitwirkung an der Entwicklung von Informations-, Kommunikations- und Präventionsstrategien</b></p> <p>Ziel: Breit angelegter gesellschaftlicher Dialog zur Erreichung eines gesellschaftlichen Konsenses,</p> <p><u>Inhalt:</u> Effizientere und zielgenauere Steuerung der Abläufe des Straßenverkehrs mit digitaler Technologie, um mehr Lebensqualität in Städte und in ländliche Regionen zu bringen und die Zahl der Unfallopfer weiter zu verringern. Dabei ist bei allen weiteren Schritten eine Koordination des Zusammenspiels der unterschiedlichen Beteiligten erforderlich.</p>		
<p><b>VIII.2 Neue Antriebskonzepte</b></p>	<p><b>Bekennnis zur verkehrssicheren Elektromobilität als wichtiger Baustein der Energie- und Mobilitätswende</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung von deutlich weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen in Verbindung mit regenerativ erzeugtem Strom</li> <li>• Förderung der Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen</li> <li>• Gewährleistung einer erschwinglichen Mobilität</li> </ul> <p><b>Förderrichtlinie zur finanziellen Unterstützung für die vermehrte Nutzung von Fahrrädern mit Elektroantrieb im Alltagsradverkehr (RL NMOB-Rad)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entlastung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse sowohl für den fließenden als auch ruhenden Verkehr und damit auch Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul> <p><b>Mitwirkung in den Bund-Länder-Gremien</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung der rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen für höchstmögliche Sicherheitsstandards der elektrischen Antriebstechnologie <ul style="list-style-type: none"> <li>• zum Zeitpunkt der Neuzulassung</li> <li>• im Rahmen der Wartung und kontinuierlichen Überwachung (HU)</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Öffentlichkeitswirksame Hinweise zu Fragen der Verkehrssicherheit der Elektromobilität</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• z. B. auf dem Tag der Verkehrssicherheit</li> </ul> <p><b>Hinweis und Appell an Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen,</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inanspruchnahme des Förderprogramms des Bundes (Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)) zur Nachrüstung der AVAS-Technik <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutz der besonderen Zielgruppen Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen und Lebensältere (sowie unter Aspekten des Tierwohls) vor der nahezu Geräuschlosigkeit von E-Kfz im Langsamfahrbereich</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MWAEV</li> </ul>	

## **X. Schlussbemerkungen**

### **X. 1. Fundstellen**

Das Verkehrssicherheitsprogramm des Saarlandes einschließlich seiner Sicherheitsinitiativen sowie die Steckbriefe zu den TOP-Themen für die nächsten fünf Jahre einschließlich des sie beschreibenden Begleitberichts sind auf

<https://www.saarland.de/mwaev/DE/portale/verkehr/verkehrssicherheit/Verkehrssicherheitsprogramm.html>

zu finden. Gebundene Exemplare können – soweit vorrätig – unter der Adresse der Ziffer 4 bezogen werden.

### **X. 2. Erstellung der Texte**

Grundlagen für die Ausfertigungen der jeweiligen Texte waren sowohl eigene als auch fremde Quellen. Soweit es sich um fremde Quellen, wie z. B. Studien, handelte, wurden diese nach Möglichkeit gleich im Text referenziert. Wo dies nicht geschehen ist, wurden die Erkenntnisse überwiegend den folgenden Bezugsorten dankenswerterweise entnommen:

[www.bmvi.de](http://www.bmvi.de)

[www.kba.de](http://www.kba.de)

[www.bast.de](http://www.bast.de)

[www.destatis.de](http://www.destatis.de)

[www.statista.de](http://www.statista.de)

[www.saarland.de](http://www.saarland.de)

[www.verkehrssicherheitsprogramme.de](http://www.verkehrssicherheitsprogramme.de)

[www.runtervomgas.de](http://www.runtervomgas.de)

[www.deutsche-verkehrswacht.de](http://www.deutsche-verkehrswacht.de)

[www.dvr.de](http://www.dvr.de)

[www.udv.de](http://www.udv.de)

[www.adac.de](http://www.adac.de)

[www.adfc.de](http://www.adfc.de)

[www.dekra.de](http://www.dekra.de)

### **X. 3. Autoren**

Thomas Worm

Mario Kindel (Kapitel VI)

Dr. Horst Hanke (Kapitel VII.3 ÖPNV)

### **X. 4. Anregungen und Kritik**

Ihre Anregungen und Kritik richten Sie bitte an:

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr

Referat D/3 – Oberste Straßenverkehrsbehörde, Straßenverkehrssicherheit

Franz-Josef-Röder-Str. 17

66119 Saarbrücken

[referat.d3@wirtschaft.saarland.de](mailto:referat.d3@wirtschaft.saarland.de)

## **X. 5. Rechtliche Hinweise**

Das Verkehrssicherheitsprogramm Saarland wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung des Saarlandes herausgegeben. Es darf weder von Parteien noch von Wahlwerber:innen oder Wahlhelfer:innen während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

© VSP SL, 1. Auflage 2022

## **X. 6. Impressum**

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr

Saarland

Franz-Josef-Röder-Straße 17

66119 Saarbrücken

E-Mail: [presse@wirtschaft.saarland.de](mailto:presse@wirtschaft.saarland.de)

Tel: [+49 681 501 - 00](tel:+4968150100)

Saarbrücken, im Dezember 2021

## Anlagen